

**Министерство сельского хозяйства Российской Федерации
Иркутский государственный аграрный университет
им. А.А. Ежевского**

**Кафедра «Эксплуатация машинно - тракторного парка,
безопасность жизнедеятельности и профессиональное обучение»**

**СЕРТИФИКАЦИЯ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ
В СФЕРЕ ПРОИЗВОДСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТнТТМО**

**Методические указания
для студентов инженерного факультета
направление подготовки
23.03.03 Эксплуатация
транспортно - технологических машин и комплексов**

Молодёжный, 2020

УДК 681.3.025.06

Рекомендовано к изданию учебно - методической комиссией инженерного факультета Иркутского ГАУ (протокол № 9 от «21» мая 2020 г.).

Рецензент:

Бураев М.К. – заведующий кафедрой «Технический сервис и общепромышленные дисциплины», д.т.н., профессор.

Сертификация и лицензирование в сфере производства и эксплуатации ТИТМО: Методическое указание для студентов инженерного факультета направление подготовки 23.03.03 Эксплуатация транспортно - технологических машин и комплексов / Составитель: Н.В. Степанов. – Молодёжный : Изд - во Иркутского ГАУ, 2020. - 71 с. – Текст : электронный.

Методическое указание содержит материалы к лекциям для изучения дисциплины «Сертификация и лицензирование в сфере производства и эксплуатации ТИТМО», приведён курс лекций по разделам, основной образовательной программы по направлению подготовки 23.03.03 Эксплуатация транспортно - технологических машин и комплексов.

© Н.В. Степанов, 2020
© Иркутский ГАУ им. А.А. Ежевского, 2020

Учебная дисциплина «Сертификация и лицензирование в сфере производства и эксплуатации ТиТТМО» обязательная профессиональная дисциплина федерального государственного образовательного стандарта высшего образования (ФГОС ВО), в которой соединена тематика инженерной деятельности человека и эксплуатации техники.

Целью изучения курса является получение студентами знаний по основам государственной политики в области регулирования на автомобильном транспорте теоретических и практических вопросов по сертификации и лицензированию.

Результатом освоения дисциплины «Сертификация и лицензирование в сфере производства и эксплуатации ТиТТМО» является овладение бакалаврами по направлению подготовки 23.03.03 Эксплуатация транспортно - технологических машин и комплексов следующих видов профессиональной деятельности:

- производственно - технологическая;
 - экспериментально - исследовательская;
 - организационно - управленческая;
- том числе компетенциями заданными ФГОС ВО.

**МАТЕРИАЛЫ ПО ДИСЦИПЛИНЕ
«СЕРТИФИКАЦИЯ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ
В СФЕРЕ ПРОИЗВОДСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТнТТМО»**

КРАТКИЙ КУРС ЛЕКЦИЙ

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Опыт стран с развитой рыночной экономикой (США, Англия, Франция и др.) свидетельствуют, что её устойчивое функционирование невозможно без создания благоприятных для этого условий. К числу основных из них относятся: гарантии всем хозяйствующим субъектам сохранности их собственности; обеспечение равных прав и экономической свободы всем участникам рыночных отношений; невмешательство органов государственного управления в деятельность предприятий и предпринимателей; поддержка конкурентной среды и проведение эффективной антимонопольной политики; стабильность экономической и социальной политики и ряд других. Однако даже в странах, где свобода предпринимательской деятельности рассматривается в качестве основного принципа развития экономики, многие виды деятельности, в том числе и транспортная деятельность, является объектом жесткого регулирования со стороны государства. Одним из методов государственного регулирования, широко применяемых в практике развитых зарубежных стран, является лицензирование отдельных видов деятельности.

Лицензирование – это метод государственного регулирования, основанный на выдаче лицензии (разрешения), переоформлении документов, подтверждающих ее наличие, приостановлении и аннулировании лицензий и надзором лицензирующих органов за соблюдением владельцами лицензии при осуществлении лицензируемых видов деятельности, соответствующих лицензионных требований и условий.

Особенностью этого метода является то, что он предусматривает потенциальную возможность отказа в выдаче такого разрешения. Мотивом для отказа в выдаче лицензии может служить, например, несоответствие предприятия (или предпринимателя) определенным требованиям, установленным для данного вида деятельности (отсутствие необходимой технической базы, профессиональной подготовки персонала и т. д.). Ужесточая или ослабляя требования доступа на тот или иной сектор рынка, государство, с одной стороны, способствует развитию рыночных отношений при осуществлении конкретных видов деятельности, а с другой – защищает общество от возможных отрицательных последствий деятельности хозяйствующего субъекта, например, в силу его низкой профессиональной квалификации. Вместе с тем, будучи эффективным методом государственного регулирования, лицензирование при создании чрезмерно жестких барьеров в виде лицензионных требований может быть инструментом искусственного сдерживания развития предпринимательской деятельности и таким образом стимулировать рост теневой экономики в данном секторе рынка.

Неоправданно широкое применение лицензирования отдельных видов деятельности может послужить одной из причин сдерживания предпринимательской деятельности в стране и снижения темпов развития ее экономики в целом. Поэтому одним из принципиальных вопросов при введении лицензирования является определение перечня лицензируемых видов деятельности.

Лицензируемые виды деятельности – это виды деятельности, на осуществление которых в соответствии с действующим законодательством требуется специальное разрешение (лицензия).

Лицензия – это специальное разрешение, дающее право на осуществление конкретного вида деятельности, при *обязательном* соблюдении установленных для этого вида деятельности лицензионных требований и условий выданное лицензирующим органом юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю.

Процедура лицензирования и выдача лицензий на осуществление конкретных видов деятельности производится лицензирующими органами, в качестве которых могут выступать федеральные органы исполнительной власти или органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Так, например, лицензирование негосударственной (частной) охранной деятельности, торговли оружием осуществляет Министерство внутренних дел РФ; медицинской и фармацевтической деятельности – Министерство здравоохранения РФ; производства табачных изделий – Министерство по налогам и сборам РФ; перевозки железнодорожным транспортом – Министерство путей сообщений РФ; турагентской деятельности – Министерство экономики и развития РФ; деятельности инвестиционных фондов – федеральная комиссия по ценным бумагам РФ и т. д.

Социально - экономические функции государства в условиях рынка многочисленны и многообразны. К числу основных социальных задач государства относятся защита прав и свобод граждан, обеспечение безопасности страны; экономических задач поддержания и модернизации экономических отношений с целью повышения эффективности функционирования экономики страны. В процессе решения этих задач государство использует преимущественно экономические методы регулирования отдельных видов деятельности или секторов экономики: налоговое, таможенное законодательство и т. п. Однако не все виды деятельности могут регулироваться исключительно экономическими методами. Многие из них, в силу повышенной социальной важности или опасности для граждан страны и государства в целом, требуют применения жестких административных методов государственного регулирования, в т. ч. путем их лицензирования. В соответствии с действующим законодательством к лицензируемым видам деятельности относятся виды деятельности, осуществление которых может повлечь за собой нанесение ущерба правам, законным интересам, здоровью граждан, обороне и безопасности государства, культурному наследию народов Российской Федерации и регулирование которых не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием».

Перечень лицензируемых видов деятельности (т. е. видов деятельности,

на осуществление которых требуется специальное разрешение), устанавливаются федеральными законами Российской Федерации.

Основным элементом лицензирования, как инструмента защиты интересов граждан и государства, является разработка и контроль за выполнением лицензионных требований и условий, распространяющихся на конкретный вид деятельности.

Лицензионные требования и условия – это «совокупность установленных нормативными и правовыми актами требований и условий, выполнение которых лицензиатам обязательно при осуществлении лицензируемых видов деятельности».

Перечень обязательных требований и условий включает соблюдение законодательства РФ, экономических, санитарно - эпидемиологических, гигиенических, противопожарных норм. При осуществлении видов деятельности, требующих специальных знаний, как правило, дополнительно включаются требования квалификационной подготовки к соискателю лицензии (наличие диплома, свидетельства и т. д. по профилю деятельности). Кроме того, в отношении отдельных видов деятельности положениями о лицензировании могут быть установлены и другие дополнительные требования.

Переход экономики России к работе в условиях рынка проводился при отсутствии достаточной законодательной базы. Это в полной мере относится и к одному из основных методов государственного регулирования - лицензированию отдельных видов деятельности.

Правовой основой введения института лицензирования в России явился принятый в 1990 г. Закон РФ «О предприятии и предпринимательской деятельности», который установил виды деятельности, разрешенные исключительно государственным предприятиям (производство оружия и боеприпасов, переработка руд драгоценных металлов, производство ликероводочных и табачных изделий и ряд других), а также установил, что отдельные виды деятельности могут осуществляться предприятиями на основании специального разрешения (лицензии).

Полномочия по формированию перечня видов деятельности, которые могли осуществляться только при наличии лицензии, а также порядок их получения в соответствии с Законом передавались Совету Министров РСФСР и советам министров, входящих в ее состав республик или уполномоченным ими органом.

В дальнейшем основополагающим законодательным актом в этой области стал Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ). В соответствии со ст. 49 «Отдельными видами деятельности, перечень которых определяется законом, юридическое лицо может заниматься только на основании специального разрешения (лицензии)». В отношении частных предпринимателей ГК РФ в соответствии со ст. 23 устанавливает что «к предпринимательской деятельности граждан, осуществляемой без образования юридического лица, соответственно применяются правила настоящего Кодекса, которые регулируют деятельность юридических лиц, являющихся коммерческими организациями».

Первым законом, определяющим общий порядок лицензирования, критерии отнесения видов деятельности к требующим получения лицензии и содержащим перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию, явился Закон РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 25.09.98 г. В нем также были сформулированы основные понятия и определения в области лицензирования.

Закон устанавливал полномочия лицензирующих органов при осуществлении процедур лицензирования, порядок переоформления документов, подтверждающих наличие лицензии, порядок приостановления действия лицензии и ее аннулирования.

Срок действия лицензии устанавливался не менее трёх лет (на меньший срок лицензия могла выдаваться только при наличии заявления соискателя). При этом Закон предусматривал возможность выдачи лицензии бессрочного действия на отдельные виды деятельности.

Лицензирующим органам предоставлялось право приостановки действия лицензии в случаях выявления нарушений лицензионных требований и условий, установленных для данного вида деятельности, или невыполнение решений лицензирующих органов об устранении выявленных нарушений.

Закон предусматривал возможность аннулирования лицензии судом на основании документов, представленных лицензирующим органом.

Принятый Закон конкретизировал виды деятельности, подлежащие лицензированию, и позволил упорядочить процедуры лицензирования, осуществляемыми как федеральными, так и региональными органами исполнительной власти.

Вместе с тем, он обладал и существенными недостатками. Так, перечень видов деятельности, подлежащей лицензированию, был неоправданно велик. Кроме того, в соответствии со ст. 19 Закон не распространялся на виды деятельности, лицензирование которых осуществлялось в соответствии с иными федеральными законами. Это привело к тому, что к 2001 году число видов деятельности, подлежащих лицензированию, достигло почти 2000. Часть из них лицензировалась в соответствии с перечнем видов деятельности, требующих получения лицензии установленным Законом РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (от 25.09.98 г.), а часть по иным ранее принятым законам. Сложившаяся к 2001 году ситуация с лицензированием отдельных видов деятельности стала фактором, заметно сдерживающим развитие малого и среднего бизнеса.

В связи с этим в рамках осуществления мер, направленных на де бюрократизацию государственного аппарата, правительством РФ было принято решение о внесении существенных корректив в области лицензирования. Они нашли свое отражение в новом законе «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 08.08.2001 г. № 128 - ФЗ и вступившем в силу 10.02.2002 г. Закон установил основные принципы осуществления лицензирования, полномочия правительства РФ и лицензирующих органов при осуществлении лицензирования, общий порядок предоставления лицензий, порядок контроля, приостановления или аннулирования лицензий при осу-

ществлении конкретных видов деятельности, а также перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию.

Соответствии с принятым законом, основным принципом осуществления лицензирования являются:

- обеспечение единства экономического пространства на территории РФ;
- установление единого порядка лицензирования и единого перечня лицензируемых видов деятельности;
- установление лицензионных требований и условий положениями о лицензировании конкретных видов деятельности;
- гласность, открытость, соблюдение законности при осуществлении лицензирования.

При осуществлении лицензирования в компетенции Правительства РФ находятся вопросы:

- утверждения положений о лицензировании конкретных видов деятельности и определение федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих их лицензирование;
- определение видов деятельности, лицензирование которых осуществляется органами исполнительной власти субъектов РФ (краев, областей и т. д.).

Полномочия органов, лицензирующих конкретные виды деятельности, включают:

- предоставление лицензий и переоформление документов, подтверждающих её наличие;
- приостановление и возобновление действия лицензий;
- контроль за соблюдением лицензионных требований и условий при осуществлении лицензируемых видов деятельности.

В соответствии с Законом деятельность, на осуществление которой получена лицензия, может осуществляться на всей территории РФ. Срок действия лицензии не менее 5 лет, причем в положении о лицензировании конкретных видов деятельности допускается устанавливать бессрочное действие лицензий.

Закон установил общий порядок рассмотрения документов на получение лицензий, а также перечень оснований для отказа в её выдаче. Такими основаниями могут быть: наличие в предоставленных документах недостоверной или искаженной информации, а также несоответствие соискателя, принадлежащих ему или используемых объектов лицензионным требованиям или условиям (отсутствие требуемой квалификации, устаревшее технологическое оборудование и т. д.). Причем запрещается отказ в выдаче лицензии на основании величины объемов продукции (или услуг), которые предполагается производить (или оказывать) соискателями лицензии.

Закон установил порядок контроля за соблюдением лицензионных требований и условий при осуществлении лицензируемых видов деятельности, а также порядок приостановления действия лицензии и ее аннулирование.

В порядке осуществления контроля, лицензирующие органы имеют

право: проводить проверки деятельности владельца лицензии на предмет соблюдения лицензионных требований и условий; запрашивать необходимые для проверки, объяснения и документы; составить по результатам проверки акты с указанием выявленных нарушений и выносить решения о сроках их устранения.

При неоднократном или грубом нарушении лицензионных требований и условий действие лицензии может быть приостановлено в сроки, установленные лицензирующим органом, причем этот срок не должен превышать шести месяцев. В случае превышения этого срока лицензирующий орган должен обратиться в суд с заявлением об аннулировании лицензии. Лицензия может быть аннулирована также решением суда по заявлению лицензирующего органа, если деятельность владельца лицензии вследствие нарушения им лицензионных требований и условий повлекло нанесение ущерба правам, законным интересам, здоровью граждан, обороноспособности и безопасности страны.

Одним из наиболее существенных отличий принятого Закона от действующего ранее заключается в том, что он содержит исчерпывающий перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию.

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА РУБЕЖОМ

Лицензирование автотранспортной деятельности как инструмент государственного регулирования рынка транспортных услуг за рубежом осуществляется уже более 60 лет, например, в Германии с 1934 года. Как правило, обязательному лицензированию подлежат автомобильные перевозки и транспортно - экспедиционная деятельность. В некоторых странах (США, Канада, Япония) лицензируется также сервисное обслуживание автомобилей.

При лицензировании перевозок грузов или пассажиров, в большинстве стран все юридические лица (концерны, предприятия, фирмы и т. п.) и физические лица (граждане) разделены на две категории: профессиональные перевозчики (используются также термины «наёмные перевозчики», «коммерческие перевозчики», «общественные перевозчики») и перевозчики, осуществляющие эксплуатацию автотранспортных средств на некоммерческой основе (они же «частные перевозчики», «перевозчика за свой счёт», «перевозчики собственных грузов (пассажиры)»).

К профессиональным перевозчикам относятся юридические или физические лица, осуществляющие перевозку грузов (или пассажиров) на коммерческой основе.

К некоммерческим эксплуатантам относятся перевозчики, осуществляющие перевозки грузов (или пассажиров) для обеспечения нужд своей основной деятельности.

Так, в соответствии с нормативными документами, определяющими порядок лицензирования в Англии, к коммерческим относятся перевозки грузов на условиях найма или за вознаграждение. К некоммерческим пере-

возкам – доставка и складирование таких товаров, которые продаются, покупаются, отдаются в наём, продаются в рассрочку или обрабатываются в соответствии с родом занятий эксплуатирующего транспортного средства, независимо от того, как оплачиваются транспортные расходы – отдельно или включены в цену перевозимых изделий.

В зависимости от вида перевозок выдаются лицензии:

- стандартная, на право перевозки грузов на коммерческой основе в пределах страны;

- стандартная международная, на право перевозки грузов на коммерческой основе, как в пределах страны, так и в международном сообщении;

- ограниченная, на право перевозки грузов на некоммерческой основе.

Подобное разделение перевозчиков характерно для многих стран: США,

ФРГ, Бельгия, Дания, Голландия и др. Однако в некоторых странах, например, в Швейцарии, такое разделение перевозчиков не проводится. В ряде стран (Бельгия, Голландия) лицензия является обязательной для профессиональных перевозчиков. При этом в Бельгии перевозчики собственных грузов должны представить доказательства того, что перевозки они выполняют только для собственных нужд. В Голландии автотранспортные средства, грузоподъёмностью более 0,5 т и выполняющие перевозки для собственных нужд, подлежат регистрации как транспорт, не использующийся для коммерческих перевозок. В США при выполнении межштатных перевозок лицензия обязательна только для профессиональных перевозчиков, однако, для перевозок внутри штата лицензия необходима и перевозчикам, осуществляющим доставку грузов и для собственных нужд.

В разных странах существенно различаются характеристики автотранспортных средств, эксплуатация которых допускается только при наличии лицензии. Так, в Англии лицензия является обязательной для эксплуатации автомобилей, у которых паспортный вес брутто превышает 3,5 т. В ФРГ профессиональные перевозчики должны иметь лицензию при выполнении перевозок на расстояние более 50 км и эксплуатирующие подвижной состав любой грузоподъёмности, а на расстояние до 50 км (местные перевозки) – при использовании автомобилей грузоподъёмностью более 0,75 т. Перевозчики собственных грузов должны иметь лицензию при эксплуатации автомобилей грузоподъёмностью более 4 т или автомобилей - тягачей, имеющих мощность двигателя более 55 л. с. В Дании лицензия обязательна для профессиональных перевозчиков, эксплуатирующих подвижной состав грузоподъёмностью более 6 т, и для перевозчиков собственных грузов, имеющих любой подвижной состав.

Во Франции лицензируется деятельность транспорта общего пользования. При этом все перевозки делятся на три группы. Первая – дальние перевозки, осуществляемые по всей территории страны, вторая – перевозки на средние расстояния (до 200 км) и третья – местные перевозки. Для выполнения перевозок в каждой зоне выделяются три категории лицензии: А – для одиночных автомобилей с полной массой более 19 т и автопоездов более 21 т; В – для одиночных автомобилей с полной массой от 11 до 19 т и С – для

автомобилей от 6 до 11 т.

Как правило, нормативные документы, регламентирующие порядок лицензирования, содержат ограничения, относящиеся к видам транспортных средств или видам перевозок, не подлежащих лицензированию. Так, в Англии не подлежат лицензированию транспортные средства, принадлежащие полиции, скорой помощи и пожарная техника; транспортные средства с торговыми стендами; перевозки продукции фермерского или лесного хозяйств на расстояние, не далее 15 миль от их территорий. В Финляндии не подлежат лицензированию развоз почты, перевозки грузов в профессиональных учебных заведениях; в США – перевозка сельскохозяйственных грузов.

К перевозчикам, осуществляющим лицензированные виды перевозок, устанавливаются достаточно жесткие требования.

Основными из них являются:

- профессиональная компетентность, которая подтверждается сдачей соответствующего квалификационного экзамена;
- добропорядочность и надежность;
- финансовое состояние и платежеспособность.

При получении лицензии на осуществление перевозочной деятельности в Англии действуют следующие критерии.

Общая пригодность. При её оценке учитываются нарушения, касающиеся: технического состояния транспортных средств; организации и контроля за работой водителей; оформление транспортной документации; противозаконные использования транспортных средств; правил эксплуатации транспортных средств.

Профессиональная компетентность. Предполагает, что руководство транспортными операциями должно осуществляться специалистами соответствующей квалификации, которая подтверждена соответствующим документом. Таким документом при осуществлении внутренних и международных перевозок является диплом о квалификации, выданный специализированным институтом (Академией транспорта по специальности «автодорожные перевозки», Институтом инженеров автомобильного транспорта и т. д.). При отсутствии диплома соответствующей квалификации профессиональная компетентность может быть приобретена на специальных курсах с последующей сдачей экзамена и получением свидетельства, присуждаемого Королевским обществом ремесел от имени Министерства транспорта.

Репутация. При её оценке учитываются нарушения, касающиеся общей пригодности соискателя, а также любая информация, характеризующая его поведение.

Требования к техническому обслуживанию транспортных средств. Основным документом, регламентирующим требования, является «Руководство по поддержанию автомобилей в пригодном для эксплуатации состоянии», разработанное Министерством транспорта, в нем даны рекомендации по мерам, средствам и процедурам по обеспечению пригодности транспортных средств к эксплуатации.

Учёт времени работы водителя, регистрация режимов движения, кон-

троль загрузки транспортных средств. Выполнение этих требований должно обеспечиваться наличием на автомобилях тахографов и регулярным контролем их диаграмм, наличием регулярного доступа к установкам для взвешивания в целях контроля, выполнения норм загрузки транспортных средств.

Пригодность точек базирования. Характер и назначение мест базирования транспортных средств не должны оказывать отрицательное воздействие на окружающую среду и примыкающие территории.

Финансовые ресурсы. Заявитель должен документально подтвердить, что располагает финансовыми средствами для поддержания подвижного состава в технически исправном состоянии, а также обеспечения надлежащего функционирования мест базирования.

Одним из условий получения лицензии является требование к соискателю при подготовке документов – дать в местную газету объявление следующего содержания: «Предлагается собственникам и арендаторам земельных участков и строений, расположенных в окрестностях точек базирования, которые считают, что выдача лицензии помешает их занятиям или отдыху на этой территории, заявить свои возражения лицензионным властям по адресу (указывается адрес, где расположено Управление транспортной зоны), в течение 21 дня после публикации настоящего извещения. Заявляя возражения, лица должны одновременно направить копию своего возражения соискателю лицензии по адресу».

Такое объявление является средством общественного контроля за деятельностью перевозчиков.

Выдача лицензии за рубежом осуществляется, как правило, исполнительными органами государственной власти или их представителями. Зачастую это зависит от вида выдаваемой лицензии. Так в ФРГ при перевозке грузов на расстояние до 50 км лицензия выдается структурными подразделениями Министерства транспорта земли, находящейся в административном центре округа, при перевозке грузов на расстояние более 50 км и маршрутные пассажирские перевозки – подразделением Министерства транспорта, находящимся в административном центре земли. Аналогичный порядок принят и в Австрии. В Англии лицензирующим органом является Управление транспортной зоны. Документами, подтверждающими возможность осуществления перевозок, являются:

- разрешение (лицензия) на выполнение услуг;
- документ идентификации транспортного средства.

В лицензии, как правило, указываются: данные о владельце лицензии, срок действия, перечень разрешенных видов услуг, условия использования лицензии.

Документ идентификации транспортного средства выдается на каждый автомобиль и содержит информацию о владельце лицензии; типе, марке и номере транспортного средства; сроке действия лицензии.

В некоторых странах (США, Испания) лицензии на перевозки обладают свойством товара, т. е. они могут покупаться и продаваться. Так в Нью-Йорке, где многие годы общее количество такси практически не меняется,

стоимость лицензии на таксомоторные перевозки достигает 150000 долларов.

ЛИЦЕНЗИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И УСЛОВИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Лицензионные требования и условия при осуществлении лицензируемых видов деятельности в общем виде регламентированы Законом РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 08.08.2001 г. В отношении перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом лицензионные требования и условия установлены в «Положении о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом». В соответствии с ним лицензионными требованиями и условием при осуществлении пассажиров и грузов являются:

- соответствие индивидуального предпринимателя или работников юридического лица квалификационным требованиям, установленным для данного вида деятельности;
- наличие в штате должностных лиц, ответственных за обеспечение безопасности движения, прошедших аттестацию на право занятия соответствующей должности;
- соответствие автотранспортных средств, используемых для осуществления заявленного вида перевозок установленным требованиям;
- выполнение требований, установленных нормативно - правовыми документами, в отношении лицензируемого вида деятельности.

Одной из основных целей лицензирования на автомобильном транспорте является выполнение требований по обеспечению безопасности дорожного движения и соблюдение норм эксплуатации. Основными документами, регламентирующими эти вопросы, являются «Требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте» (Утверждены Министерством транспорта РФ 30.03.94 г. № 15) и «Положение об обеспечении безопасности движения на предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов» (утверждены Министерством транспорта РФ 09.03.94 г. № 27), а также рядом других нормативных актов.

Этими документами определяются задачи и основные требования к деятельности юридических и физических лиц, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров по обеспечению безопасности дорожного движения.

В соответствии с приказом Министерства транспорта РФ № 75 от 22.06.98 г. «Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом», квалификация руководителя предприятия (организации) или лица, уполномоченного для руководства лицензируемой деятельности, а также индивидуальных предпринимателей, должна быть достаточной для организации грузовых и пасса-

жирских перевозок, обеспечивать выполнение требований к техническому состоянию автотранспортных средств, безопасности движения, экологических норм, охраны труда и техники безопасности. Соответствие квалификации указанным требованиям подтверждается дипломом о высшем образовании по специальностям: «Автомобили и автомобильное хозяйство», «Автомобиле и тракторостроение», «Организация безопасности движения» и рядом других родственных специальностей или дипломом о среднем специальном образовании по специальностям: «Техническое обслуживание и ремонт автомобилей и двигателей», «Организация перевозок и управление на транспорте», «Экономика, бухгалтерский учёт и контроль на транспорте (автомобильный транспорт)». Если специальность по диплому не соответствует указанным специальностям, то решение о соответствии специалиста квалификационным требованиям принимается по выписке из зачетной ведомости к его диплому об образовании, при наличии в ней экзаменационной оценки или зачета по дисциплинам, относящимся к организации и планированию перевозок автомобильным транспортом.

При отсутствии соответствующего образования необходимые знания могут быть получены на курсах квалификационной подготовки специалистов по организации грузовых и пассажирских автомобильных перевозок. В этом случае документом, подтверждающим профессиональную квалификацию, является удостоверение профессиональной компетентности, которое выдается слушателям курсов при условии успешной сдачи экзамена.

Профессиональная подготовка специалистов и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в международном сообщении, предполагает знание международных договоров и других правовых актов в этой области. В связи с этим, участники международных перевозок проходят дополнительный курс по программе обучения «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении», по окончании которого сдается квалификационный экзамен и выдается удостоверение установленного образца.

Осуществление деятельности предприятия (организации) по обеспечению безопасности дорожного движения должно обеспечиваться специалистом, имеющим необходимую квалификацию. Квалификация приобретает на специальных курсах подготовки и переподготовки специалистов по безопасности движения на автомобильном и городском электротранспорте. По окончании курсов проводится аттестация слушателей и выдается соответствующее удостоверение.

Аттестация специалистов автомобильного транспорта должна проводиться не реже, чем через 5 лет.

Одним из аспектов обеспечения безопасности дорожного движения является профессиональная надежность водительского состава. Она предусматривает выполнение комплекса требований. При приеме водителя на работу последний должен иметь водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории с разрешающи-

ми отметками в графах «В», «С», «Д» и «Е»:

- категория «В» – автомобилями, разрешённая масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест, помимо сидения водителя, не превышает 8 мест;

- категория «С» – автомобилями, за исключением относящихся к категории «Д», разрешенная масса которых превышает 3500 кг;

- категория «Д» – автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более 8 сидячих мест, помимо места водителя;

- категория «Е» – составами транспортных средств с тягачом, относящимися к категориям «В», «С» или «Д», которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий.

Водители, осуществляющие перевозки опасных грузов, должны иметь «ДОПОГ – свидетельство» с разрешающими отметками классов (подклассов) опасных грузов, разрешенных ему к перевозке.

Другим обязательным документом является справка прохождения медицинского освидетельствования в установленные сроки. Периодичность медицинского освидетельствования водителей установлена 1 раз в 3 года; водителей профессионалов - инвалидов 1 раз в год; водителей, достигших 55-летнего возраста (женщины 50 - летнего возраста), инвалидов труда и из числа военнослужащих 1 раз в 2 года.

С целью проверки соответствия квалификации водителя по осуществлению безопасности перевозки конкретного вида он может быть принят на работу с испытательным сроком. Нормативными документами предусматриваются обязательные стажировки водителей.

Водители, впервые нанимаемые на работу, после учебы; имеющие перерыв в водительской деятельности более 1 года; назначаемые для работы на горных маршрутах, переведенные на новый тип транспортного средства или новый маршрут перевозок пассажиров, должны допускаться к управлению транспортным средством после прохождения стажировки. Продолжительность стажировки, её объём и содержание определяются в зависимости от стажа работы, срока перерыва в работе, типа транспортного средства, категории маршрута.

В процессе выполнения перевозок, режим работы водителей должен устанавливаться в соответствии с Положением «О рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей» от 25.06.99 г. № 16. В общем случае, продолжительность рабочего времени не должна превышать 40 часов в неделю; для водителей, работающих на пятидневной рабочей неделе, продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать 8 часов, на шестидневной рабочей неделе – 7 часов.

В случаях, когда по условиям производства не может быть установлена ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, устанавливается его суммирующий учёт (как правило, за месяц). При этом продолжительность ежедневной работы не должна превышать 10 часов (в отдельных случаях она может быть увеличена до 12 часов). Перерыв для отдыха и питания должен представляться не позднее чем через 4 часа после нача-

ла работы, еженедельный непрерывный отдых – не менее 42 часов (в случае установления суммированного учёта рабочего времени – не менее 29 часов).

Организация обязана обеспечивать проведение предрейсовых медицинских осмотров водителей, во время которых должен проводиться: сбор анализов, измерение температуры тела, измерение артериального давления, определение пульса, реакции на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе одним из принятых методов. После осмотра в путевых листах должен ставиться штамп «допущен в рейс» и подпись медицинского работника.

Другим направлением работы с водителем является обеспечение их необходимой информацией об условиях движения на маршруте, в том числе:

- об условиях движения и наличии опасных участков, мест концентрации дорожно - транспортных происшествий на маршруте;
- о состоянии погодных условий;
- о режиме движения; о порядке стоянки и охране транспортных средств;
- о расположении медицинской и технической помощи, постов ГИБДД и т. п.;
- об изменениях в организации перевозки пассажиров и грузов;
- об особенностях перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- об изменениях в нормативно - правовых документах, регулирующих права, обязанности и ответственность водителей по обеспечению безопасности дорожного движения.

В целях повышения профессионального мастерства водителями должны проводиться ежегодные занятия по вопросам безопасности дорожного движения по 20 - часовой программе, в соответствии с распоряжением Минавтотранса РСФСР от 30.03.87 г. № 14 / 118. Программа предусматривает проведение теоретических и практических занятий по вопросам:

- состояние, причины и условия дорожно - транспортной аварийности;
- типичные дорожно - транспортные ситуации повышенной аварийности;
- нормативно - правовое регулирование дорожного движения;
- изучение условий перевозки и опасных участков на маршрутах движения.

В процессе работы должен осуществляться систематический контроль за соблюдением водителями правил дорожного движения, перевозки грузов и пассажиров, технической эксплуатации подвижного состава; проводиться учет дорожно - транспортных происшествий и доводиться сведения об их причинах до водителей.

Одним из основных требований при получении лицензии является выполнение комплекса мероприятий, направленных на обеспечение эксплуатации транспортных средств в технически исправленном состоянии: соблюдение правил технической эксплуатации подвижного состава, инструкций предприятий - изготовителей по эксплуатации автотранспортных средств, других нормативных актов и стандартов, устанавливающих требования без-

опасности к техническому состоянию транспортных средств.

Основными нормативными документами, регламентирующими порядок технического обслуживания и ремонта автомобилей, является «Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта РФ» (Минавтотранс РСФСР от 20.09.84 г.).

В соответствии с Положением установлены следующие виды работ: ежедневное обслуживание (ЕО), первое (ТО-1), второе (ТО-2) и сезонное (СО) обслуживание автомобилей.

Задачей ЕО является общий контроль за техническим состоянием автомобиля, направленный на обеспечение безопасности движения, поддержания надлежащего внешнего вида, заправка топливом, маслом и охлаждающей жидкостью. ЕО выполняется после работы автомобиля или перед его выездом на линию.

Задачами ТО-1 и ТО-2 являются предупреждение, выявление и устранение отказов узлов и агрегатов автомобиля, обеспечение его экономичности, безопасности движения и требований транспортной экологии. В процессе выполнения работ по ТО-1 и ТО-2 выполняются контрольные, крепежные регулировочные и другие работы (включая диагностические).

Периодичность ТО-1 и ТО-2 корректируется в зависимости от категории условий эксплуатации, модификации подвижного состава, природно-климатических условий, пробега автомобиля с начала эксплуатации, списочного состава автомобилей и их разномарочности.

Кроме того, периодичность ТО может уточняться по конкретному семейству подвижного состава в заводской инструкции или сервисной книжке. Периодичность замены масел и смазок уточняется в зависимости от типов и конструктивных особенностей агрегатов и марки применяемых масел и смазок.

Сезонное обслуживание (СО) проводится два раза в год и включает работы, связанные с подготовкой автомобиля к эксплуатации при изменении сезона (осенне - зимний или весенне - летний): утепление кабины, замена смазки (в соответствии с сезоном), доведение плотности электролита в аккумуляторной батарее до уровня, соответствующего сезону и так далее.

Учитывая, что работы по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей требуют применения специального оборудования, стендов для ремонта и контроля технического состояния узлов, агрегатов и систем автомобиля, необходимой контрольно - измерительной аппаратуры и приборов и т. д., а также специалистов соответствующей квалификации, такие работы не могут быть качественно выполнены силами и средствами небольших транспортных предприятий или частными предпринимателями. Поэтому при отсутствии условий для проведения ТО и ремонта автомобилей они должны проводиться на предприятиях автосервиса.

Другим важным фактором обеспечения поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии является обеспечение его ежедневного контроля перед выездом на линию. Основными документами, регламентирующими требования к автотранспортным средствам по условию

безопасности движения, являются «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» (утв. постановлением Правительства РФ от 23.10.93 г. № 1090), и Постановлением Правительства РФ «О внесении изменений и дополнений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2002 г. № 127» и касающихся перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств.

В соответствии с ним транспортные средства и прицепы должны быть зарегистрированы в органах ГИБДД в течение действия регистрационного знака «транзит» или 5 суток после их приобретения или таможенного оформления. На транспортных средствах должны быть установлены регистрационные знаки, а в нижнем правом углу ветрового стекла размещаться талон о прохождении государственного технического осмотра и лицензионная карточка.

В необходимых случаях на транспортных средствах должны быть установлены опознавательные знаки «Автопоезд», «Перевозка детей», «Ограничение скорости», «Опасный груз», «Длинномерное транспортное средство».

Запрещается эксплуатация транспортных средств, если их техническое состояние и оборудование не отвечает требованиям ГОСТ 51709 - 2001 «Авто - транспортные средства. Требования к техническому состоянию и методам проверки». В приложении к «Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации» приведены конкретные требования, которым должны отвечать тормозные системы, внешние световые приборы, стеклоочистители и стеклоомыватели ветрового стекла, колёса и шины, двигатель и прочие элементы конструкции автомобиля.

Запрещается эксплуатация транспортных средств, не прошедших государственный технический осмотр, переоборудованные без соответствующего разрешения или не зарегистрированных в установленном порядке. Запрещается допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии алкогольного, наркотического или иного вида опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомлённом состоянии; водителей, не имеющих права управления транспортным средством данной категории.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 31.06.98 г. № 880 «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств», зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», автотранспортные средства и прицепы к ним должны проходить периодический государственный технический осмотр. Легковые автомобили и грузовые автомобили, оборудованные для систематической перевозки людей, с числом мест для сидения более 8 (кроме места водителя), специальные и специализированные транспортные средства и прицепы к ним для перевозки крупногабаритных, тяжёловесных и опасных грузов подлежат осмотру два

раза в год.

Транспортные средства, с года выпуска которых прошло не более 5 лет, включая год выпуска (за исключением перечисленных выше), подлежат осмотру один раз в два года; более 5 лет, включая год выпуска (за исключением перечисленных выше) – ежегодно.

Конкретно год и месяц проведения следующего осмотра каждого транспортного средства устанавливается органами ГИБДД во время его очередного осмотра, в соответствии с установленной периодичностью.

В процессе прохождения технического осмотра устанавливается соответствие данного транспортного средства требованиям основных нормативных документов по условию безопасности движения: «Правилам дорожного движения», «Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации», «Правилам проведения государственного технического осмотра», ГОСТ Р 51709 - 2001 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию и методы проверки», требованиям экологической безопасности: содержание окиси углерода СО и углеводорода СН в отработанных газах двигателя в соответствии с ГОСТ 17.2.2.03 - 87 или дымности дизельного двигателя в соответствии с ГОСТ 21393 - 75; требованиям к автомобилям для перевозки опасных грузов в соответствии с Правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом (утв. Приказом Минтранса РФ от 08.08.95 г. № 75); к автомобилям для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов в соответствии с Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам РФ (утв. Минтранс РФ от 27.05.96 г.), другими нормативными документами.

Кроме того, при государственном техническом осмотре проводится проверка водительского удостоверения транспортным средством и наличия в нем регистрирующей отметки на право управления; документа на право владения или распоряжения транспортным средством и регистрационных документов на него, а также осуществляется проверка соответствия марки, модели, модификации, цвета, года выпуска, идентификационного номера транспортного средства (VIN), кузова, двигателя, государственного регистрационного знака, данным, указанным в регистрационных документах.

Владелец лицензии обязан обеспечить охрану транспортных средств для исключения их самовольного использования водителями или посторонними лицами, или повреждения транспортных средств.

При осуществлении перевозок грузов и пассажиров, владелец лицензии должен соблюдать положения «Устава автомобильного транспорта», «Общие правила перевозки грузов автомобильным транспортом», а также правила перевозки отдельных видов грузов, перевозка которых регламентируется специальными Правилами или другими нормативными документами. Например, осуществлять перевозку опасных грузов в соответствии с «Правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» (утв. Министерством транспорта РФ от 08.08.95 г. № 73), перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов в соответствии с «Инструкцией по перевозке крупногабарит-

ных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации» (утв. Министерством транспорта РФ от 27.05.96 г.).

При осуществлении перевозок пассажиров выполнять требования «Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами» (утв. Министерством транспорта РФ от 08.01.97 г. № 2).

Владелец лицензии должен вести учет рабочего времени водителей, показателей безопасности дорожного движения в пределах отчётности, утверждённой в установленном порядке, обеспечивать водителей необходимыми путевыми документами (путевыми или маршрутными листами, документами на перевозимый груз и т. д.).

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Устойчивое функционирование транспортной системы является одним из обязательных условий развития экономики.

Транспорт является важнейшим элементом производственно - социальной инфраструктуры и призван обеспечивать надежное функционирование таких отраслей, как энергетика, связь, материально - техническое снабжение и ряд других, деятельность которых является объектами контроля со стороны государства. Таким образом, результаты работы транспорта оказывают существенное влияние, как на базовые отрасли промышленности и сельского хозяйства, так и на многие стороны жизни общества.

Не менее важной причиной является контроль за деятельностью транспортных предприятий, находящихся в условиях «естественной монополии». Причем, такое положение может занимать любое крупное автотранспортное предприятие, расположенное в регионе области, где нет других крупных автовладельцев. В этих условиях естественно его стремление использовать создавшееся положение, например, путём завышения тарифов на перевозку, отказа от невыгодных перевозок и т. п.

Одной из основных функций транспорта в условиях рынка является доставка продукции от производителя к потребителю. Затраты на её транспортирование являются существенным фактором ценообразования. В связи с этим, контроль за уровнем транспортных тарифов является одним из составляющих сдерживания роста цен на конечный продукт или изделие.

Характерной особенностью рыночной экономики является участие в транспортной деятельности большого числа средних, мелких предприятий и частных предпринимателей. Интересы общества и государства требуют соблюдения единых норм и правил в области охраны окружающей среды, безопасности движения, охраны труда на транспорте и т. п. от всех участников транспортного процесса. Разработка нормативно - правовых документов и контроль за их соблюдением является безусловной функцией государства.

Транспортная деятельность все больше приобретает международный характер и регулируется межнациональными соглашениями, договорами и конвенциями, заключение, подписание и ратификация которых является

функцией государственных органов власти и управления.

Существуют и другие предпосылки необходимости государственного регулирования транспортной деятельности, такие как:

- необходимость крупных капитальных вложений в исследования и разработку новых типов транспортных средств и средств их обслуживания;
- необходимость капитальных вложений в дорожное строительство;
- решение проблем отвода земель для строительства транспортных систем;
- необходимость привлечения транспорта для ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф;
- обеспечение нужд обороны страны.

Таким образом, регулирование транспортной деятельности является объективно необходимой, неотъемлемой функцией государства, независимо от действующей экономической системы.

Основными целями лицензирования на автомобильном транспорте являются:

- государственное регулирование перевозочной деятельности;
- обеспечение эффективного функционирования рынка транспортных услуг;
- защита интересов потребителей транспортных услуг;
- реализация требований антимонопольного законодательства;
- обеспечение выполнения требований безопасности дорожного движения; - соблюдение экологических норм и требований.

Начало введения лицензирования транспортной деятельности было положено в 1990 году решением Правительства РФ. Процессы децентрализации функций государственного управления, сопровождающие экономическую реформу в России, создали ситуацию, при которой Министерство транспорта РФ, имея полномочия по осуществлению руководства транспортным комплексом, не имело рычагов воздействия для управления им.

Это обстоятельство вызвало необходимость создания специального органа, осуществляющего как лицензирование транспортной деятельности, так и контроль за соблюдением транспортного законодательства в области безопасности движения и экологии.

Для осуществления этих функций Постановлением Правительства РФ была создана Российская транспортная инспекция (РТИ), и утверждено положение о ней.

В настоящее время деятельность РТИ регулируется «Положением о Российской транспортной инспекции Министерства транспорта Российской Федерации», утверждённое Постановлением Правительства РФ № 515 от 11.07.2002.

В соответствии с «Положением...» основными направлениями деятельности РТИ являются:

- лицензирование отдельных видов деятельности в транспортном комплексе и осуществление государственного контроля за соблюдением лицензионных требований и условий субъектами транспортного комплекса;

- осуществление государственного контроля за соблюдением субъектами транспортного комплекса нормативных, правовых и технических актов, регламентирующих деятельность транспортного комплекса;

- осуществление транспортного контроля за выполнением международных автомобильных перевозок.

В пределах своей компетенции РТИ имеет право:

- осуществлять проверку работы предприятий, организаций и частных предпринимателей, соблюдение ими положений транспортного норматива, определяющих порядок работы транспорта;

- проверять соблюдение транспортного законодательства юридическими и физическими лицами, осуществляющими перевозки груза и пассажиров на коммерческой основе;

- осуществлять проверку транспортных средств на линии;

- составлять акты и давать обязательные предписания об устранении выявленных нарушений;

- применять в установленном порядке экономические санкции при нарушении требований транспортного законодательства и условий выдачи лицензии, а также приостанавливать действие лицензии до устранения выявленных нарушений.

Первым нормативным документом, который устанавливает порядок лицензирования автотранспортной деятельности, явилось «Положение о лицензировании перевозочной, транспортно - экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации», утверждённое Постановлением Правительства РФ от 26.02.92 № 118. В соответствии с этим Положением устанавливались следующие виды лицензий:

- на перевозку пассажиров – «П»;

- на перевозку грузов – «Г»;

- на транспортно - экспедиционное обслуживание – «Т»;

- на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств – «С».

В Положении определён порядок получения лицензии (перечень представляемых документов, требования к получателю лицензии, его права и обязанности), а в приложениях указывался конкретный перечень услуг в областях перевозочной деятельности, транспортно - экспедиционного обслуживания, технического обеспечения и ремонта автомобилей и лицензионных требований к ним. В дополнении к Положению Постановлением Правительства РФ от 23.04.94 № 372 «О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом» регламентировался порядок выдачи лицензий на перевозку опасных грузов.

Существенные изменения были внесены в порядок лицензирования после принятия постановления Правительства РФ от 27.05.93 № 492 «О полномочиях органов исполнительной власти краев, областей, автономных образований, городов федерального значения по лицензированию отдельных видов деятельности». В Постановлении определялся общий порядок лицензирования

ния отдельных видов деятельности и их разграничение между федеральными и местными органами исполнительной власти. В соответствии с Постановлением на Министерство транспорта РФ возлагались обязанности по лицензированию:

- перевозки грузов автомобильным транспортом в пределах РФ;
- перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом в международном сообщении.

Лицензирование других видов деятельности возлагалось на местные органы исполнительной власти. Однако, по согласованию с местными органами, полномочия по лицензированию услуг по перевозке пассажиров, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств и т. д. на местах могли передаваться федеральным органам Министерства транспорта в лице отделений Российской транспортной инспекции.

Первым законом, который устанавливал виды деятельности, подлежащие лицензированию на автомобильном транспорте, являлся Закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 15.11.95.

В соответствии со ст. 7 указанного Закона, лицензированию подлежали:

- перевозка пассажиров и грузов;
- транспортно - экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц;
- ремонт и техническое обслуживание автотранспортных средств, осуществляемых на коммерческой основе;
- проведение инструментальной проверки технического состояния транспортных средств.

Опыт лицензирования автотранспортной деятельности в стране, накопленный к 1997 году, выявил ряд существенных недостатков. Так, существующая система лицензирования крайне слабо осуществляла функцию регулирования уровня конкуренции на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, практически не препятствуя избыточной конкуренции. Анализ практики лицензирования в стране и развитых зарубежных странах показал, что в целом этот недостаток может быть в значительной степени устранен путём введения нового порядка лицензирования перевозок автомобильным транспортом. В 1997 году Министерством транспорта были разработаны и впоследствии утверждены Постановлениями Правительства РФ № 295 от 14.03.97 «Положение о лицензировании пассажирских перевозок автомобильным транспортом (кроме международных) в Российской Федерации» и № 322 от 16.03.97 «Положение о лицензировании перевозок пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Российской Федерации».

В соответствии с принятыми документами вводилось три вида лицензии:

- стандартная лицензия – на перевозку грузов и пассажиров в пределах Российской Федерации на коммерческой основе;
- стандартная международная лицензия – на перевозку грузов и пасса-

жиров в международном сообщении на коммерческой основе;

- ограниченная лицензия – на перевозку собственных грузов или своих работников для производственных (служебных) целей в пределах Российской Федерации.

При перевозках опасных грузов перевозчик должен был иметь специальную (стандартную или ограниченную) лицензию, в которой указываются виды опасных грузов, на перевозку которых она выдана.

Срок действия лицензии устанавливался не менее 3 лет, При этом лицензированию не подлежали:

- перевозки грузов легковыми автомобилями и другими автотранспортными средствами грузоподъемностью до 500 кг, а также на прицепах к этим автотранспортным средствам;

- технологические (внутри объектные, внутризаводские, внутрикарьерные) перевозки грузов, осуществляемые автомобильными средствами без выхода на автомобильные дороги общего пользования, улицы городов и других населенных пунктов, а также на ведомственные и частные автомобильные дороги, если по ним не ограничивается движение в зависимости от принадлежности автотранспортных средств;

- перевозки грузов автотранспортными средствами (за исключением перевозок, выполняемых на коммерческой основе), принадлежащим учреждениям здравоохранения, связи, статистики, органам безопасности, внутренних дел и ряду других министерств и ведомств.

Определенные изменения в порядок лицензирования были внесены с принятием Закона РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 25.09.98. Вместе с тем, с его принятием общий порядок лицензирования на автомобильном транспорте в целом сохранился, поскольку в соответствии со ст. 19 п. 3, установленный законом порядок лицензирования отдельных видов деятельности не распространялся на порядок лицензирования конкретных видов деятельности (в том числе и на автомобильном транспорте), лицензирование которых осуществлялось в соответствии с принятыми ранее федеральными законами.

В порядке реализации Закона Постановлением Правительства РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 11.04.2000 № 326 установлены полномочия федеральных органов исполнительной власти по лицензированию конкретных видов деятельности. В соответствии с Постановлением на Министерство транспорта РФ было возложено лицензирование:

- перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом;
- транспортно - экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц автомобильным транспортом;

- ремонт и техническое обслуживание автотранспортных средств, осуществляемых на коммерческой основе;

- перевозочная и транспортно - экспедиционная деятельность на подъездных железнодорожных путях, не входящих в систему федерального железнодорожного транспорта.

В дальнейшем кардинальные изменения в области лицензирования ав-

тотранспортной деятельности были внесены с принятием Закона РФ «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 08.08.2001 г.

В соответствии с принятым законом были выведены из сферы лицензирования:

- перевозки грузов и пассажиров, осуществляемые для обеспечения собственных нужд юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;
- перевозки грузов автомобилями грузоподъемностью до 3,5 тонн;
- услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств;
- транспортно - экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц автомобильным транспортом.

В соответствии с принятым Постановлением Правительства РФ № 135 от 11.02.2002 «О лицензировании отдельных видов деятельности» в области лицензирования автотранспортной деятельности на Министерство транспорта возложена обязанность по лицензированию перевозок:

- пассажиров на коммерческой основе легковыми автомобилями и пассажирским транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек;
- грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью более 3,5 тонн, осуществляемых на коммерческой основе.

Лицензирование указанных видов перевозок осуществляется в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 10.06.2002 № 402 «О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом», которым утверждено «Положение о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В соответствии с действующими нормативно - правовыми документами при осуществлении перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом в пределах Российской Федерации предприятиями независимо от организационно - правовой формы лицензированию подлежат:

- перевозки пассажиров легковым автомобильным транспортом, осуществляемые на коммерческой основе (перевозки пассажиров таксомоторами, индивидуальными владельцами, маршрутными таксомоторами);
- перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки пассажиров с числом мест для перевозки более 8 человек (перевозки пассажиров автобусами на городских, пригородных, внутриобластных, межобластных маршрутах;
- перевозка пассажиров автобусами по заказу предприятий, организаций и населения), за исключением перевозок пассажиров, осуществляемых для собственных нужд;
- перевозка грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 тонн, за исключением перевозок грузов, осуществляемых для собственных нужд.

Лицензирующим органом является Российская транспортная инспекция (РТИ) Министерства транспорта РФ.

Заявитель для получения лицензии на соответствующий вид деятельности представляет в региональное отделение РТИ следующие документы:

- заявление о предоставлении лицензии с указанием вида деятельности (перевозки грузов, пассажиров), которое предполагается осуществлять;
- копии учредительного документа и свидетельство о государственной регистрации соискателя;
- копия свидетельства о постановке соискателя на учёт в налоговом органе;
- копии документов, подтверждающие квалификацию индивидуального предпринимателя или работников, соответствующую установленным требованиям;
- копии документов, подтверждающих прохождение соответствующей аттестации должностными лицами, отвечающими за безопасность дорожного движения;
- сведения о транспортных средствах, выполняющих заявляемый вид деятельности;
- документ, подтверждающий уплату лицензионного сбора. Лицензируемый орган при проведении лицензирования имеет право проводить проверки соответствия соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям.

При соблюдении установленных требований органы РТИ выдают лицензию на соответствующий вид деятельности сроком на пять лет. Одновременно на каждое транспортное средство выдаётся лицензионная карточка.

В процессе осуществления лицензионных видов деятельности органы РТИ имеют право проводить плановые и внеплановые проверки соблюдения владельцами лицензии лицензионных требований и условий. Плановые проверки в отношении перевозок пассажиров могут проводиться не чаще одного раза в год, в отношении перевозок грузов не чаще одного раза в два года. Внеплановые проверки могут проводиться в случаях:

- необходимости проверки устранения нарушений, выявленных при проведении плановых проверок;
- поступления информации от органов государственной власти, юридических лиц или населения о нарушениях лицензионных требований и условий;
- совершения дорожно - транспортных происшествий автотранспортными средствами, принадлежащими владельцу лицензии.

По результатам проверки составляется акт (или протокол).

В случае выявления нарушений органы РТИ вправе принять решение о приостановке действия лицензии до их устранения или её аннулирования в соответствии с Законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 08.08.2001 г.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Международные автомобильные перевозки являются одним из самых динамично развивающихся и экономически привлекательных видов перевозок. К 2000 году они составили около 6 % по объёму перевозок, однако на них приходится более 20 % стоимости перевозимых грузов. Начало правового регулирования международного автомобильного сообщения относится к 1949 г., когда на международной конференции в Париже были приняты первые международные документы «Конвенция о дорожном движении» и «Протокол о дорожных паках и сигналах».

В настоящее время основой правового регулирования международных автомобильных перевозок являются:

- международные конвенции и соглашения, которые регулируют общие условия автомобильных перевозок в области: дорожного движения, требований к транспортным средствам, налогообложения, таможенных вопросов и ряда других;

- двухсторонние межправительственные соглашения по вопросам: порядка пересечения границы, функционирования разрешительной системы международных перевозок, транзита и перевозок в третьи страны и из них, страхования гражданской ответственности и других;

- нормы внутреннего законодательства.

Основным документом, регулирующим международные автомобильные перевозки в России, является Закон РФ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (от 24.07.1998 № 127 № 3).

В соответствии с Законом к международным автомобильным перевозкам относятся перевозки «транспортным средством грузов или пассажиров за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации, а также перевозка транспортным средством грузов или пассажиров транзитом через территорию Российской Федерации». Кроме того, к ним относятся также «проезд груженого или не груженого транспортного средства, принадлежащего российскому перевозчику, с территории Российского государства на территорию иностранного государства и обратно, либо на территорию Российского государства транзитом через территорию иностранного государства, либо с территории одного иностранного государства на территорию другого иностранного государства транзитом через территорию Российской Федерации, а также проезд груженого или не груженого транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику, на территорию Российской Федерации и обратно либо транзитом через территорию Российской Федерации».

Закон устанавливает разрешительную систему международных автомобильных перевозок иностранными перевозчиками, в соответствии с которой такие перевозки могут осуществляться только на основании российского или иностранного разрешения, а также специальных разрешений на перевоз-

ку грузов или пассажиров с территории России на территорию третьих стран или с территории третьих стран на территорию России. Кроме того, специальные разрешения необходимы также при осуществлении перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов. Водители транспортных средств при осуществлении международных автомобильных перевозок должны соблюдать установленный режим труда и отдыха. Причем для контроля за выполнением данного требования на транспортных средствах должны быть установлены контрольные устройства (тахографы). В отдельных случаях допускается ведение водителем транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, ежедневных регистрационных листков режима труда и отдыха. Для транспортных средств, принадлежащих российским перевозчикам, установка тахографов не является обязательным до 1 января 2005 г. (если они не осуществляют перевозки на территории государств, являющихся участниками Европейского соглашения о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные перевозки). Закон устанавливает общий порядок транспортного контроля за соблюдением установленных требований при осуществлении международных автомобильных перевозок и возлагает обязанности по его проведению на органы Российской транспортной инспекции.

Основным нормативным документом, определяющим порядок допуска транспортных средств предприятий, независимо от организационно правовой формы и частных предпринимателей, является «Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» (утв. Постановлением правительства РФ от 16.10.2001 г. № 730).

В соответствии с Положением к осуществлению международных автомобильных перевозок российские перевозчики допускаются при наличии:

- лицензии на перевозку пассажиров или грузов в соответствии с законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 08.08.2001 г.;
- транспортных средств, соответствующих международным требованиям, конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;
- документов, подтверждающих соответствие российского перевозчика квалификационным требованиям;
- устойчивого финансового положения (наличие собственного имущества, стоимость которого в расчёте на 1 транспортное средство, осуществляющего международные автомобильные перевозки составляет не менее 50 тыс. рублей или не менее 2,5 тыс. рублей в расчете на одну тонну разрешенной максимальной массы транспортного средства);
- обязательного страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств.

Лицензия и удостоверение допуска к международным перевозкам пассажиров не требуется при использовании транспортных средств с числом мест не более 8 (кроме места водителя), на перевозку грузов при осуществлении международных коммерческих и некоммерческих перевозок транспортными средствами грузоподъемностью до 3,5 тонн.

Документом, подтверждающим соответствие квалификационным требованиям, специалиста (юридического лица или предпринимателя), перевозящего грузы или пассажиров в международном сообщении, является удостоверение о прохождении курса обучения и сдачи квалификационного экзамена по программе «Квалификационная подготовка по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении».

Финансовое положение заявителя оценивается величиной, получаемой делением стоимости собственного имущества на количество транспортных средств, заявленных для выполнения автомобильных перевозок. Для юридических лиц стоимость собственного имущества устанавливается на основании сумм, указанных в годовом балансовом отчёте, а также отчётом о прибылях и убытках.

Для получения допуска в органы Российской транспортной инспекции представляются документы:

- заявление;
- копии учредительных документов и копия свидетельства о государственной регистрации в качестве юридического лица (или частного предпринимателя);
- справка о постановке на учёт в налоговом органе;
- копия лицензии на перевозку грузов или пассажиров автомобильным транспортом;
- документы о транспортных средствах и их соответствии международным стандартам, конвенциям, соглашениям;
- копию документа, подтверждающего профессиональную компетентность ответственного специалиста;
- балансовый отчёт за последний отчётный период;
- копии генеральной и разовой лицензии на осуществление подлежащих лицензированию экспортных или импортных операций в отношении своих товаров, если их предполагается перевозить за собственный счёт транспортом, принадлежащем заявителю;
- копию полиса страхования гражданской ответственности владельца автотранспортных средств;

Кроме того, при подаче заявления о допуске к международным перевозкам сроком на 5 лет прилагается документ, подтверждающий опыт работы по международным автомобильным перевозкам.

При положительном решении вопроса о допуске перевозчику выдается удостоверение допуска.

Удостоверение допуска выдаётся:

- перевозчику, не имеющему опыта осуществления международных автомобильных перевозок или имеющему такой опыт менее одного года – на один год;
- перевозчику, который на протяжении последних четырёх лет, предшествующих подаче заявления, осуществлял международные автомобильные перевозки не менее одного года – на пять лет;
- одновременно с удостоверением о допуске на каждое транспортное

средство выдаётся карточка допуска.

При рассмотрении заявления о допуске к международным автомобильным перевозкам сроком на пять лет или продление срока действия удостоверения о допуске органы Российской транспортной инспекции направляют копии представленных документов в Государственный таможенный комитет РФ для подготовки заключения.

В выдаче (или продления срока действия) удостоверения допуска может быть отказано:

- при наличии в представленных документах недостоверной информации;
- несоответствия перевозчикам условиям допуска к международным автомобильным перевозкам;
- обоснованного отрицательного заключения Государственного комитета РФ.

Одним из критериев допуска перевозчиков к выполнению международных автомобильных перевозок является хорошая репутация, которая характеризуется выполнением установленных законов и правил. При этом хорошую репутацию руководитель (или предприниматель) теряет, если он был осужден за совершение преступления коммерческого характера; был объявлен непригодным для выполнения функций перевозчика; привлекался к ответственности за серьёзные нарушения, касающиеся условий найма персонала, соблюдение режимов труда и отдыха водителей; безопасности движения, защиты окружающей среды.

В процессе осуществления международных автомобильных перевозок органы Российской транспортной инспекции осуществляют государственный контроль за соблюдением требований российского законодательства и международных договоров.

Основным нормативным документом, осуществляющим порядок контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок как российскими, так и иностранными перевозчиками, является «Положение о государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок» (Постановление Правительства РФ от 02.02.2000 г. № 100).

В соответствии с Положением при осуществлении транспортного контроля органы Российской транспортной инспекции имеют право провести проверку:

- документов на право проезда по территории иностранного государства;
- специальных разрешений на перевозку крупногабаритных, тяжеловесных или опасных грузов;
- специальных разрешений на перевозку в третьи страны или из третьих стран (у иностранных перевозчиков);
- весовых параметров и габаритов транспортных средств;
- соблюдения водителями режима труда и отдыха (по тахографам или регистрационным листкам);
- товарно - транспортные и другие документы, предусмотренные меж-

дународными договорами, уплаты сбора за проезд транспортных средств, а также соблюдения других правил, предусмотренных законодательством Российской Федерации или международными договорами.

При выявлении нарушений органы Российской транспортной инспекции имеют право наложить штрафные санкции в соответствии с административным кодексом РФ.

В отношении российских перевозчиков, кроме того может быть вынесено предупреждение, приостановлено сроком до шести месяцев или аннулировано удостоверение допуска.

СЕРТИФИКАЦИЯ: ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Одной из основных задач рыночной экономики на современном этапе является использование принципиально новых методов государственного регулирования и управления, направленных на разработку и внедрение единых норм и правил, способствующих формированию и развитию рыночных механизмов. В этой связи, внедрение системы сертификации продукции и услуг является одним из приоритетных направлений государственной экономической политики.

Термин «сертификация» в переводе с латинского означает «сделано верно». Естественно, для того чтобы это утверждение соответствовало действительности, необходимо знать, каким требованиям должна соответствовать та или иная продукция (или услуга), и каким образом подтверждена достоверность данного утверждения.

С древних времен простейшей формой подтверждения этого утверждения было заверение продавца покупателю относительно качества товара. Позднее, с развитием промышленности, способом подтверждения качества товара стало его клеймение.

В настоящее время общепризнанным доказательством соответствия продукции (или услуги) определенным требованиям служит «сертификат соответствия». Впервые определение понятия «сертификация» было сформулировано Комитетом по вопросам сертификации Международной организации по стандартизации (ИСО) в 1982 г. Сертификация определялась как «действие, удостоверяющее посредством сертификата соответствия или знака соответствия, что изделие или услуга соответствует определённым стандартам или другим нормативным актам».

В современной международной практике сертификация трактуется как действие третьей стороны, доказывающее, что обеспечивается необходимая уверенность в том, что должным образом идентифицированная продукция, процесс или услуга соответствуют заданным требованиям.

Принципиально новым в этом определении является следующее:

- в оценке соответствия участвуют и считаются наиболее достоверными результаты испытаний, проведённые «третьей стороной» – лицом или органом, которые признаны независимым ни от поставщика продукции (первая сторона), ни от покупателя (вторая сторона);

- должна быть проведена идентификация, т. е. проведена процедура (например, испытание), посредством которой установлено соответствие продукции (или услуги) требованиям норм, правил, стандартов;

- процедура должна проводиться должным образом, т. е. должна соответствовать определённой системе сертификации, регламентированной установленными правилами её проведения.

Основными целями проведения сертификации продукции и услуг являются:

- создание благоприятных условий для деятельности предприятий и предпринимателей на едином товарном рынке Российской Федерации;

- создание условий для участия предприятий и предпринимателей в международном экономическом, научно - техническом сотрудничестве и международной торговле;

- защита потребителей от недобросовестности изготовителя, продавца продукции или исполнителя услуг;

- контроль безопасности продукции для жизни, здоровья и имущества граждан, а также окружающей среды;

- подтверждение показателей о качестве продукции, заявленных изготовителем;

- содействие потребителям в компетентном выборе продукции.

Система сертификации – это совокупность участников сертификации, осуществляющих сертификацию по правилам, установленным в этой системе.

В общем случае систему сертификации составляют:

- органы сертификации;

- правила и порядок проведения сертификации;

- нормативные документы, на соответствие которым проводится сертификация;

- процедуры и схемы сертификации;

- порядок инспекционного контроля.

Системы сертификации однородной продукции представляют собой совокупность участников процедур, испытаний и других действий, направленных на доказательство соответствия определенного вида продукции (или услуг) установленным нормам, которые проводятся по собственным правилам, касающимся как процедур, так и управления.

Сертификация может носить обязательный и добровольный характер. *Обязательная сертификация* распространяется на продукцию или услуги, связанные с обеспечением безопасности окружающей среды, жизни, здоровья и имущества граждан. Она проводится на основании законодательных актов и обеспечивает доказательство соответствия продукции или услуги требованиям стандартов и других нормативных документов. В нашей стране перечень продукции и услуг, подлежащих обязательной сертификации, разрабатывается Госстандартом РФ. Обязательной сертификации подлежит продукция машиностроения, товары электрической, электронной и промышленности, медицинская техника, товары сельскохозяйственного производства

и пищевой промышленности и т. п., а также услуги: бытовые (в т. ч. по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств), пассажирского транспорта, связи, торговли и другие.

В России действует несколько десятков систем обязательной сертификации. Наиболее крупной системой является система сертификации ГОСТ Р.

Добровольная сертификация проводится по инициативе заинтересованных лиц на договорных условиях, между заявителем и органом по сертификации в случаях, когда строгое соблюдение требований стандартов или других нормативных документов не предусмотрено или когда нормы не касаются требований безопасности.

Основной целью проведения добровольной сертификации является повышение конкурентоспособности продукции (или услуги), их продвижение на рынок, а также оказания помощи потребителям, ориентированным на сертифицированные товары (услуги).

Объектами добровольной сертификации являются:

- продукция производственно - технического и социально - бытового назначения;
- материальные и нематериальные услуги;
- системы качества предприятий;
- персонал (в области оценки недвижимости, автотранспорта и др.).

Добровольная сертификация осуществляется по правилам и процедурам систем добровольной сертификации, которые определяются соответствующими органами. В настоящее время в России действует около 100 систем добровольной сертификации. Допускается также её проведение в системе обязательной сертификации уполномоченными органами.

В качестве носителя информации о соответствии продукции (услуг) установленным нормам и правилам в системах сертификации используются сертификат и знак соответствия.

Сертификат соответствия – это документ, изданный в соответствии с правилами системы сертификации, который удостоверяет то, что идентифицированная должным образом продукция соответствует конкретному нормативному документу.

Знак соответствия – это защищенный в установленном порядке знак, применяемый в соответствии с системой сертификации, наличие которого указывает, что обеспечивается необходимая уверенность в соответствии данной продукции конкретному документу.

Сертификат и знак соответствия имеет юридическую силу на всей территории Российской Федерации.

Сертификат соответствия обязывает изготовителя (продавца):

- обеспечивать соответствие реализуемой продукции требованиям нормативных документов, на соответствие которым она была сертифицирована, и маркирование ее знаком соответствия в установленном порядке. Продукция должна соответствовать испытанному образцу и данным испытаний;
- по требованию органа по сертификации предъявлять продукцию создавать условия для проведения инспекционного контроля;

- применять знак соответствия по правилам, установленным в системе сертификации;
- приостанавливать (прекращать) применение знака соответствия в случае приостановления (отмены) сертификата;
- следить за тем, чтобы изготовление продукции осуществлялось согласно установленным правилам её производства и в соответствии с проверенным образцом, а также за выполнением требований нормативных документов;
- своевременно извещать орган по сертификации, выдавший сертификат, об изменениях продукции и процесса ее производства.

Знак соответствия проставляется на несъемных частях изделия (например, автомобиля), на упаковке (например, смазочных жидкостей) или на первичных документах (например, бланках в автосервисе) при работе с клиентами.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ СЕРТИФИКАЦИИ В РОССИИ

Правовой базой сертификации в России являются:

- закон РФ «О защите прав потребителей»;
- закон РФ «О сертификации продукции и услуг»;
- закон РФ «О стандартизации»;
- Положение о техническом регулировании;
- законы, относящиеся к определенным отраслям народного хозяйства;
- правовые акты Правительства РФ и Указы Президента РФ.

Нормативной базой сертификации являются:

- нормативные документы, на соответствие которым проводится сертификация продукции или услуг;
- документы, определяющие методы проверки соблюдения установленных требований;
- документы, определяющие правила и порядок проведения работ по сертификации.

В соответствии со статьей 5 Закона РФ «О защите прав потребителей» установлено, что обязательной сертификации подлежат:

- товары (работы, услуги), на которые в законодательных актах, государственных стандартах установлены требования, направленные на обеспечение жизни и здоровья потребителей и охраны окружающей среды, а также на предотвращение вреда имуществу потребителей;
- средства, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья потребителей. Закон запрещает реализацию подобных товаров и услуг без сертификата соответствия, подтверждающего их соответствие обязательным требованиям стандартов по безопасности, и предусматривает систему мер, препятствующих поступлению в продажу товаров, в отношении которых известны факты причинения вреда потребителю или окружающей среде.

Закон «О сертификации продукции и услуг» определяет цели сертификации и устанавливает общие правила формирования системы сертификации,

общий порядок обязательной и добровольной сертификации, полномочия государственных органов управления.

В соответствии с Законом, системы сертификации создаются государственными органами управления, а также предприятиями, учреждениями и организациями независимо от организационно - правовой формы. Системы представляют собой совокупность участников и проводят сертификацию по правилам, установленным в данной системе.

Организация работы по обязательной сертификации возлагается на Госстандарт России и другие федеральные органы исполнительной власти РФ.

Объектами добровольной сертификации могут быть как товары и услуги, на которые не предусмотрено проведение обязательной сертификации, так и продукция, подлежащая обязательной сертификации. Однако это не отменяет необходимость проведения обязательной сертификации, если она предусмотрена законодательным актом.

Добровольная сертификация осуществляется соответствующими органами (юридическими лицами и другими организациями), входящими в систему добровольной сертификации. При выполнении определенных условий такая сертификация может проводиться в системе обязательной сертификации.

Основным законом в области сертификации на автомобильном транспорте является Закон РФ «О безопасности дорожного движения». В соответствии со статьёй 5 Закона, одним из направлений в области обеспечения безопасности дорожного движения является «осуществление обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта». Статья 15 Закона устанавливает, что обязательной сертификации подлежат «транспортные средства, изготовленные в РФ или ввозимые из - за рубежа, сроком более чем на шесть месяцев и предназначенные для участия в дорожном движении на её территории, а также составные части конструкций, предметы дополнительного оборудования, запасные части и принадлежности транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности движения».

Причем, повторной обязательной сертификации подлежат транспортные средства, если в их конструкцию, в том числе конструкцию их составных частей, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей внесены изменения, влияющие на безопасность дорожного движения.

Кроме того, в соответствии со статьёй 18 Закона «юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по ТО и ремонту транспортных средств, обязаны иметь сертификат соответствия на выполнение этих работ и услуг».

На основании законов, действующих в области сертификации, разрабатывается нормативно - техническая документация (НТД), определяющая практику создания систем сертификации однородной продукции и услуг.

В области сертификации на автомобильном транспорте это «Система сертификации механических транспортных средств и прицепов», «Система

сертификации услуг по ТО и ремонту автотранспортных средств» и др.

Участниками обязательной сертификации являются:

- Госстандарт РФ или иные федеральные органы исполнительной власти;

- центральные органы системы сертификации (ЦОСС);

- органы по сертификации продукции (ОС);

- испытательные лаборатории;

- изготовители продукции.

Госстандарт России и другие федеральные органы исполнительной власти выполняют следующее:

- создают системы сертификации однородной продукции и разрабатывают правила проведения сертификации в этих системах;

- осуществляют выбор способа подтверждения соответствия продукции требованиям нормативных документов;

- определяют центральные органы сертификации;

- проводят аккредитацию органов по сертификации, испытательных лабораторий и выдают им разрешение на право проведения определённых видов работ;

- ведут Государственный реестр участников и объектов сертификации;

- устанавливают правила признания зарубежных сертификатов, знаков соответствия и результатов испытаний;

- устанавливают правила аккредитации и выдачи лицензий на проведение работ по обязательной сертификации;

- осуществляют государственный контроль и надзор, устанавливают порядок инспекционного контроля за соблюдением правил сертификации;

- рассматривают апелляции по вопросам сертификации;

- выдают сертификаты и лицензии на применение знака соответствия.

Центральный орган системы сертификации (ЦОСС) является органом, возглавляющим систему сертификации однородной продукции. Его основными функциями являются:

- разработка предложений по номенклатуре продукции, сертифицируемой в системе;

- участие в работе по совершенствованию фонда нормативных документов, используемых в данной системе;

- рассмотрение апелляций на действия органов по сертификации и испытательных лабораторий системы;

- учёт органов по сертификации, испытательных лабораторий, входящих в систему, выданных (аннулированных) сертификатов и лицензий на использование знака соответствия, обеспечивает информацией о них, а также о правилах системы.

Орган по сертификации – это организация, которая проводит сертификацию определённого вида продукции.

Основными направлениями его деятельности являются:

- сертификация продукции, выдача сертификата и лицензии на применение знака соответствия;

- инспекционный контроль за сертифицированной продукцией;
- приостановки или отмена действия выданных им сертификатов, в случаях выявления несоответствия продукции требованиям нормативных документов, на соответствие которым проводилась её сертификация;
- формирование фондов нормативных документов, необходимых для сертификации;
- представление заявителю необходимой информации в пределах своей компетенции;
- регистрация декларации о соответствии принятой изготовителями (продавцами, исполнителями) в установленном порядке.

Испытательная лаборатория – организация, которая проводит испытания определённой продукции. Испытательные лаборатории подлежат обязательной аккредитации, целью которой является официальное признание соответствующим органом компетентности испытательной лаборатории, при выполнении конкретных видов работ в определённой области сертификации. Аккредитованные испытательные лаборатории (АИЛ) проводят испытания конкретной продукции и выдают протоколы испытаний для целей сертификации.

Изготовители продукции при проведении сертификации:

- направляют заявку на проведение сертификации, представляют продукцию, нормативную, техническую и другую документацию, необходимую для проведения сертификации;
- обеспечивают соответствие представленной продукции требованиям нормативных документов, на соответствие которым она была сертифицирована;
- маркируют сертифицированную продукцию знаком соответствия и указывают в сопроводительных документах сведения о сертификате;
- обеспечивают выполнение должностными лицами органов по сертификации соответствующих полномочий по контролю за сертифицированной продукцией;
- приостанавливают или прекращают реализацию продукции, подлежащей обязательной сертификации, если она не отвечает требованиям нормативных документов, на соответствие которым она была сертифицирована, а также при истечении срока действия сертификата или его отмены;
- извещают орган по сертификации об изменениях, внесенных в техническую документацию или технологический процесс её производства, если эти изменения влияют на характеристики, проверяемые при сертификации.

Порядок сертификации однородной продукции в общем случае включает:

- подачу заявки на сертификацию;
- отбор, идентификацию образцов и их испытание;
- оценку производства;
- выдачу сертификата соответствия;
- инспекционный контроль за сертифицируемой продукцией;
- проведение корректирующих мероприятий (в случае приостановки

действия сертификата).

СЕРТИФИКАЦИЯ В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

В зарубежных странах с развитой рыночной экономикой: США, Германии, Франции, Японии и др., к настоящему времени накоплен значительный опыт в области сертификации продукции и услуг. Начало этих процессов было положено в 1920...1930 годах.

Так, в Германии в 1920 г. Немецким институтом стандартов был утвержден знак соответствия стандартам *DIN*, который распространялся на все виды продукции, за исключением, газового оборудования, оборудования для водоснабжения и некоторой другой. В настоящее время в Германии действует общенациональная система сертификации, которая включает несколько систем сертификации, охватывающих до 90 % потребностей национальной экономики.

Во Франции национальная система сертификации действует с 1938 г. Её начало было положено после принятия Закона о знаке соответствия национальным стандартам *NF* (Французский стандарт). Общее руководство процессами сертификации осуществляется Французской ассоциацией по стандартизации (*AFNOR*). Кроме неё сертификацией управляют ряд органов государственного и отраслевого уровня: Союз электротехников (*UTE*), Центр информации о нормах и технических регламентах (*CINR*); Французский центр внешней торговли (*CNCE*), каждый из которых выполняет строго определённые функции.

Французская ассоциация по стандартам определяет полномочия испытательных центров и лабораторий, проводит их аккредитацию, присваивает (или отменяет) знак *NF*; Французский центр внешней торговли отвечает за сертификацию экспортируемых или импортируемых товаров и т. д.

В настоящее время национальная система сертификации включает более 75 систем сертификации, каждая из которых распространяется на конкретные группы продукции. Так на бытовые приборы (электробытовые, бытовые холодильники и т. п.) действует 15 систем сертификации.

В Великобритании действует несколько национальных систем сертификации, наиболее крупная из них – Британского института стандартов. Сертификация охватывает многие отрасли промышленности и виды продукции и носит преимущественно добровольный характер, за исключением продукции, на которую распространяются государственные стандарты.

В США правовой основой сертификации служат законы по безопасности различных видов продукции. В соответствии с ними обязательной сертификации подлежит продукция, на которую распространяются государственные стандарты, а также накупаемую государством, так на внутреннем рынке, так и за рубежом.

Общее руководство сертификацией осуществляет Сертификационный комитет, который рассматривает и регистрирует программы по сертификации, правила её проведения, проверку компетентности органов по сертифи-

кации.

Нормативной базой сертификации являются стандарты, которые разрабатываются Национальным институтом стандартов и технологий, Национальной ассоциацией изготовителей электрооборудования, Федеральным агентством по защите окружающей среды, Американским обществом по испытаниям материалов и Комиссией по безопасности товаров широкого потребления.

В США действует три основных категории программ (системы сертификации однородной продукции): сертификации товаров и услуг на безопасность, проверки образцов продукции и производств, проверки качества и условий производства до поступления продукции в торговлю.

По программам первой категории проводится обязательная сертификация автомобилей, судов, магистральных трубопроводов и т. п. По программе второй категории сертифицируются товары, которые поставляются в государственные учреждения, а также которые закупаются правительственными организациями на государственные средства. По программе третьей категории осуществляется в основном добровольная сертификация, за исключением тех товаров, на которые сертификация предусмотрена в обязательном порядке (яйцо, табак и т. д.).

В Японии правовой основой сертификации являются более 30 законов, которыми установлен перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации и требования к ней. Этими же законами установлены схемы сертификации; органы, ответственные за организацию и управление сертификацией, и инспекционный контроль. Обеспечении процессов сертификации осуществляется Министерствами совместно с другими государственными органами (например, Министерством внешней торговли и промышленности).

В Японии предусмотрена как обязательная, так и добровольная сертификация. Обязательной сертификации подлежит продукция, на которую установлены законодательные требования. Для осуществления серийного выпуска такой продукции необходимо получить соответствующее разрешение. Кроме того, обязательной сертификации подлежит продукция, поставляемая на экспорт.

Добровольная сертификация продукции на соответствие национальным стандартам *JIS* проводится уполномоченными органами под руководством Министерства внешней торговли и промышленности.

Испытательные лаборатории назначаются Министерствами и работают на бесприбыльной основе.

Особенностью сертификации в Японии является необходимость проверки экспортной продукции, поступающей в страну, на ее соответствие действующим стандартам и правилам. Как следствие, экспортерам других стран, при отсутствии соглашений о взаимном признании результатов испытаний приходится для решения этой проблемы обращаться в Японские испытательные лаборатории, что создаёт значительные сложности в продвижении своей продукции на японский рынок.

Наличие большого числа национальных систем сертификации, осно-

ванных на нормативных документах этих стран, создало ситуацию, когда одна и та же продукция в разных странах оценивается разными методами и по различным показателям. Это обстоятельство является существенным препятствием в развитии международной торговли. Эффективным направлением международного сотрудничества в области сертификации стала разработка и внедрение систем сертификации и испытаний, направленных на гармонизацию методик аккредитации, испытаний и сертификации, и взаимное признание результатов испытаний и сертификации.

Ведущим органом в области международной сертификации является Международная организация по стандартизации ИСО (ISO), созданная в 1946 году. Основным направлением деятельности ИСО является стандартизация во всех областях, за исключением электротехники и электроники. Активную роль ИСО играет также в решении проблем сертификации. Ее основными задачами являются содействие развитию стандартизации и смежных видов деятельности с целью обеспечения международного обмена товарами и услугами, а также развития научно - технического и экономического сотрудничества. В настоящее время в состав ИСО входят 120 стран. Высшим органом ИСО является Генеральная ассамблея. Руководство текущей работой осуществляет Совет ИСО, в подчинении у которого находятся семь комитетов, а также исполнительное бюро, центральный секретариат, технические комитеты, подкомитеты и рабочие группы.

Основным направлением деятельности ИСО в области сертификации является разработка организационно-методических документов, направленных на гармонизацию процедур сертификации с целью создания условий для взаимного признания результатов сертификации. Непосредственно этим направлением деятельности ИСО занимается Комитет по качеству и сертификации (КАСКО), в работе которого участвуют около 50 стран. Основными направлениями деятельности КАСКО являются:

- анализ методов оценки соответствия продукции и систем обеспечения качества установленным требованиям в разных странах;
- разработка нормативных документов (руководств) в области испытаний, инспекционного контроля и сертификации продукции, а также деятельности и оценки органов по сертификации и систем обеспечения качества;
- содействие использованию международных стандартов на испытания, сертификацию и т. д., а также взаимному признанию национальных и региональных систем обеспечения качества.

Другим авторитетным органом в области международной сертификации является Международная электротехническая комиссия (МЭК), созданная в 1906 году. В настоящее время членами МЭК являются более 40 стран.

Основным направлением её деятельности является содействие международному сотрудничеству в области стандартизации и смежными с ней областями, а также разработка стандартов и других документов, относящихся к электротехнике, электронике, радиосвязи и приборостроению. Руководящим органом МЭК является Совет, координирующим органом – Комитет действий, под руководством которого осуществляется деятельность консульта-

тивных и рабочих групп. Структура технических органов МЭК примерно аналогична подобной структуре ИСО.

Основным направлением деятельности МЭК в области сертификации является разработка международных систем сертификации и стандартов, которые применяются в качестве нормативной базы при испытаниях электротехнических и электронных изделий. Примерами деятельности МЭК в этом направлении может служить созданная в 1985 году международная система сертификации электротехнических изделий (МЭКСЭ) и международная система сертификации изделий электронной техники (ИЭТ), основные положения которой были приняты в 1980 году.

ИСО и МЭК активно сотрудничают в области сертификации, разрабатывая совместные нормативные документы.

В частности, результатом совместной работы явилось Руководство 28 ИСО / МЭК «Общие правила типовой системы сертификации продукции третьей стороной», которое считается основополагающим в области сертификации, Руководство 43 ИСО / МЭК «Квалификационные испытания лабораторий» и др. Руководства ИСО / МЭК служат основой для создания национальных стандартов в области сертификации.

Значительную роль в области развития международной национальной сертификации играет созданная в 1947 году Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН). В настоящее время членами ЕЭК ООН являются около 40 стран (в т. ч. Россия), однако, в качестве наблюдателей или консультантов в её работе может принимать участие любая страна, являющаяся членом ООН. Основным направлением деятельности ЕЭК ООН является развитие экономического сотрудничества в рамках ООН.

Вопросами стандартизации, сертификации и качества в ЕЭК ООН занимаются специализированные комитеты.

Так, рекомендации по сертификации продукции агропромышленного комплекса разрабатываются Комитетом по сельскому хозяйству, по сертификации и стандартизации продукции лесной промышленности – Комитетом по лесу, разработкой Правил ЕЭК ООН по омологации транспортных средств – Комитетом по транспорту. Деятельность ЕЭК ООН в области сертификации направлена на создание условий для устранения технических барьеров в торговле, основанных на заключении двухсторонних соглашений о взаимном признании систем сертификации.

В соответствии с рекомендациями ЕЭК ООН, такие соглашения должны предусматривать:

- открытый характер, т. е. возможность присоединения к ним других стран, заявивших признание результатов испытаний, проводимых страной - поставщиком продукции, для установления её соответствия требованиям стандартов;

- требования к квалификации персонала и оснащению испытательных центров для обеспечения гарантии соответствия продукции требованиям соглашения;

- гармонизацию национальных стандартов, основанную на междуна-

родных или других нормативных документах.

Одной из тенденций развития современной экономики является активизация международной торговли на региональном уровне. Наиболее полно это проявляется в современной Европе в формировании единого европейского рынка странами – членами Европейского союза (ЕС) путём создания пространства без внутренних границ, в котором обеспечивается свободное перемещение людей, товаров и услуг. Достижение поставленной цели невозможно без устранения технических барьеров, обусловленных различными требованиями к однородной продукции в нормативных документах разных стран. Одним из путей устранения технических барьеров является создание единых для ЕС принципов сертификации и испытаний однородной продукции. Важным этапом в этом направлении стала принятая в 1989 г. советом ЕС «Глобальная концепция по сертификации и испытаниям». Основной задачей этого документа является формирование доверия к товарам и услугам путем их сертификации, проводимой по единым европейским правилам. Для решения этой задачи странами ЕС созданы структуры, обеспечивающие аккредитацию, сертификацию и испытание продукции. Наиболее известными из них в области сертификации и испытаний являются Европейская организация по испытаниям (*EUROLAB*), Европейский Комитет по внедрению сертификации систем обеспечения качества (*EQS*), Европейская организация по испытаниям и сертификации (*EOTC*); в области аккредитации – Международная конференция по аккредитации лабораторий (*ILAC*), Международный форум по аккредитации (*IAF*), Европейская кооперация по аккредитации испытательных лабораторий и органов по сертификации (*EA*). Основными направлениями деятельности органов ЕС в области сертификации являются: гармонизация методик аккредитации, испытаний и сертификации; взаимное признание результатов испытаний и сертификации; повышение качества испытаний.

СХЕМЫ СЕРТИФИКАЦИИ

Схема 1 предусматривает испытания типового образца продукции, отобранной из партии товара, в аккредитованной испытательной лаборатории. Схема 1 а дополняет схему 1 процедурой анализа состояния производства.

Особенностью применения схемы 2 является то, что она, в отличие от схемы 1, предусматривает инспекционный контроль за сертифицируемой продукцией, находящейся в торговле. При этом образцы продукции отбираются на предприятиях торговли и подвергаются испытаниям в испытательных лабораториях. Эту схему рекомендуется применять для сертификации продукции, поставляемой из - за рубежа по долгосрочным контрактам. Схема 2 а, в дополнение к схеме 2, предусматривает анализ состояния производства до выдачи сертификата соответствия.

Сертификация по схеме 3 чаще применяется для продукции, стабильность качества которой известна в течение длительного времени, предшествующего её сертификации. Эта схема предусматривает испытание образцов сертифицируемой продукции, а после выдачи сертификата соответствия ин-

инспекционный контроль путём испытания образцов продукции, которые отбираются на складе готовой продукции завода - изготовителя для повторных испытаний.

Схема 4 в целом аналогична схеме 3 выше. Однако при проведении инспекционного контроля по этой схеме образцы продукции для проведения контрольных испытаний отбираются как на складе готовой продукции предприятия - изготовителя, так и у её продавцов.

Схема 4 а при этом дополнительно включает анализ состояния производства до выдачи сертификата соответствия.

Наиболее сложной процедурой является сертификация продукции по схеме 5. Она предусматривает: испытание типового образца, проверку производства сертифицируемой продукции путём сертификации системы обеспечения её качества, либо сертификацию самого производства, инспекционный контроль. При проведении инспекционного контроля отбор образцов сертифицируемой продукции для сертификационных испытаний проводится как со склада готовой продукции завода - изготовителя, так и у её продавцов. При этом дополнительно проводится проверка стабильности условий производства и действующей системы управления качеством.

Схема 6 предусматривает оценку действующей на предприятии системы качества сертифицируемой продукции. Причем, если сертификат на систему качества у предприятия имеется, ему при сертификации продукции достаточно представить в орган по сертификации заявление-декларацию.

Схемы 5 и 6 чаще применяются в случаях, когда к сертифицируемой продукции предъявляются повышенные требования к стабильности ее характеристик, предприятие занимается дифференциацией продукции или продукция имеет ограниченный срок годности, а количество отобранных проб не позволяет получить достоверные результаты испытаний. Кроме того, схема 6 может быть использована при сертификации продукции, поставляемой из - за рубежа, если производитель имеет сертифицированную систему её качества.

В случаях разовых поставок партии продукции или для единичного изделия наиболее целесообразно применение схем 7 или 8. Особенностью применения этих схем является то, что для сертификационных испытаний из партии товара отбирается в соответствии с установленными правилами средняя проба (часть продукции), которая проходит сертификационные испытания (схема 7) или каждое изделие, изготовленное предприятием (схема 8). При этом инспекционный контроль не проводится.

Схемы 9, 9 а, 10 и 10 а могут быть использованы при сертификации продукции, выпускаемой малыми партиями, производимой нерегулярно, или ввозимой из - за рубежа единичными партиями небольшого объёма.

Схемы 1 - 8 полностью соответствуют рекомендациям ИСО / МЭК и принятым в международной практике правилам сертификации.

При положительных результатах испытаний, предусмотренных схемой сертификации, и экспертизы представленных документов орган по сертификации оформляет сертификат соответствия и выдает заявителю лицензию на право применения знака соответствия. Срок действия сертификата устанавливается.

ливаает ОС, но, как правило, не более пяти лет.

В качестве нормативных документов, на соответствие которым производится обязательная сертификация, могут быть законы РФ, государственные стандарты, санитарные нормы и правила, нормы по безопасности и другие документы.

Так, при обязательной сертификации автомобильных бензинов независимо от их марок и нормативных документов, в соответствии с которыми они выпускались (ГОСТ или технические условия), испытания проводятся на соответствие требованиям ГОСТ Р 51313 - 99 «Бензины автомобильные. Общие технические требования». При этом показателями качества, характеризующими их безопасность, являются: детонационная стойкость, концентрация свинца, давление насыщенных паров, фракционный состав, массовая доля серы, объёмная доля бензола.

Инспекционный контроль за сертифицированной продукцией (если он предусмотрен схемой сертификации) осуществляют органы, проводившие сертификацию. Порядок его проведения и периодичность устанавливаются в каждом конкретном случае отдельно, о чём ставится в известность при выдаче сертификата. В случаях поступления информации о претензиях к качеству продукции, сертификационный орган может принимать решения о внеплановом инспекционном контроле.

По результатам инспекционного контроля орган по сертификации вправе принять решение о приостановке или отмене действия сертификата, а также приостановить действие или аннулировать лицензию на применение знака соответствия.

Объектами сертификации услуг могут быть: услуги и организации, их оказывающие; персонал, выполняющий услуги, производственные процессы; системы управления качеством в организациях, предоставляющих услуги.

Организационно - правовыми документами, определяющими общий порядок сертификации работ и услуг, являются «Правила сертификации работ и услуг в Российской Федерации» (Постановление Госстандартом России 05.08.97 г. № 17). Правила определяют общий порядок проведения обязательной и добровольной сертификации услуг и работ и служат основой для разработки правил сертификации однородных услуг и работ (например, услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом и т. д.).

Процедура сертификации услуг и работ в общем случае включает следующие этапы:

- подачу заявки на сертификацию;
- рассмотрение и принятие решения по заявке;
- оценку соответствия работ и услуг установленным требованиям;
- принятие решения о выдаче или отказе в выдаче сертификата;
- выдача сертификата и лицензии на применение знака соответствия;
- инспекционный контроль сертифицированных работ и услуг.

Схемы, применяемые при сертификации услуг (таблица 3.1):

- схема 1 применяется при сертификации работ и услуг, качество и без-

опасность которых в значительной степени определяется мастерством исполнителя (ремонт и регулировка тормозных систем и рулевого управления автомобиля). Схема предусматривает оценку мастерства исполнителя работ (услуг), которая может включать: проверку условий работы, проверку знаний нормативной документации, анализ сведений об уровне квалификации исполнителя, выборочную проверку результата выполненной работы, а также инспекционный контроль.

- схема 2 применяется при сертификации работ или услуг, качество и безопасность которых определяется стабильностью процесса их выполнения (техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств). При использовании этой схемы оценивается процесс выполнения работ, проверяются их результаты, и осуществляется проверка процесса выполнения работ при инспекционном контроле. В процессе сертификации, в зависимости от сложности работ, проверяются: наличие и полнота документации, регламентирующей требования к процессу; оснащённость технологического процесса оборудованием, инструментами, измерительными приборами в соответствии с установленными требованиями; организационное, методическое, метрологическое, техническое и др. обеспечение; безопасность и стабильность процесса; профессиональная компетентность исполнителя работ и вспомогательного персонала.

- схема 3 применяется при сертификации производственных услуг. К ним относятся услуги по удовлетворению нужд предприятий и организаций (например, по наладке и техническому обслуживанию технологического оборудования, опытно - конструкторские работы и т. п.). Схема предусматривает анализ состояния производства, результатов работ и инспекционный контроль.

Таблица 3.1 – Схемы сертификации услуг

№ схемы	Оценка выполнения работ, оказания услуг	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Инспекционный контроль сертифицированных работ и услуг
1	Оценка мастерства исполнителя работ и услуг	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Контроль мастерства исполнителя работ и услуг
2	Оценка процесса выполнения работ, оказания услуг	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Контроль процесса выполнения работ, оказания услуг
3	Анализ состояния производства	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Контроль состояния производства
4	Оценка организации (предприятия)	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Контроль соответствия установленным требованиям
5	Оценка системы качества	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Контроль системы качества
6	-	Рассмотрение декларации о соответствии с прилагаемыми документами	Контроль качества выполнения работ, оказания услуг
7	Оценка системы качества	Рассмотрение декларации о соответствии с прилагаемыми документами	Контроль системы качества

- схема 4 применяется при сертификации предприятий (организаций) на предмет анализа их соответствия установленным требованиям государственных стандартов (например, при сертификации гостиниц, ресторанов и т. п., при присвоении им категорий, классов, «звезд»). Схема предусматривает оценку предприятия (организации), в процессе которой проверяются: состояние материально - технической базы, санитарно - гигиенические условия, обслуживание клиентов, ассортимент и качество услуг, профессиональное мастерство обслуживающего персонала, а также инспекционный контроль соответствия оказываемых услуг установленным требованиям.

- схема 5 применяется при сертификации потенциально опасных работ и услуг (медицинские услуги, перевозка пассажиров и т. п.). Схема предусматривает сертификацию системы качества выполнения работ и услуг и последующий инспекционный контроль за стабильностью её функционирования. Сертификация системы качества производится органом по сертификации услуг с привлечением специалистов по системам качества.

- схемы 6 и 7 могут применяться при сертификации работ (услуг), выполняемых малыми предприятиями или частными предпринимателями. Они основаны на использовании заявления - декларации о соответствии работ и услуг установленным требованиям.

Схема 6 используется при сертификации работ (услуг), которые выполняются по индивидуальным заказам в небольших объёмах предприятиями (организациями), зарекомендовавшими себя как исполнители работ (услуг) высокого качества.

Схема 7 применяется при наличии у исполнителя системы оценки качества, которая охватывает контроль всех требований, проверяемых при сертификации. Обе схемы предусматривают осуществление инспекционного контроля, в процессе которого осуществляется контроль качества выполнения работ (схема 6) или контроль системы качества (схема 7).

На основании анализа документов и результатов испытаний ОС принимает решения о выдаче (или отказе в выдаче) сертификата.

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМ СЕРТИФИКАЦИИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Современный этап развития практически всех стран характеризуется все возрастающим уровнем их автомобилизации. В Англии, США и других, промышленно развитых странах этот показатель достигает 350...400 автомобилей на 1000 жителей, а в крупных мегаполисах еще выше. В России в настоящее время на 1000 жителей приходится около 170 автомобилей. Однако, по прогнозам экспертов, при существенных темпах автомобилизации уже в ближайшие годы эта цифра резко возрастет.

С увеличением числа автомобилей все более остро встают проблемы обеспечения безопасности движения и экологии. Как свидетельствует статистика, ежегодно в мире вследствие ДТП погибает около 1 млн. человек. Только в Европе вследствие травм, полученных в ДТП, ежегодно погибают

около 45 тыс. человек и более 1.5 млн. получают ранения. В России в ДТП ежегодно погибает около 30 тыс. человек и ещё 160...180 тыс. человек получают травмы и увечья различной степени тяжести.

В связи с этим, одной из актуальных задач, стоящих перед автомобильной промышленностью, является повышение безопасности конструкции автотранспортных средств. В настоящее время эта задача решается путем повышения активной и пассивной безопасности автомобилей.

Активная безопасность автомобиля обеспечивается комплексом его конструктивных и эксплуатационных свойств, направленных на предотвращение ДТП. К ним относятся тормозные и динамические свойства, устойчивость и управляемость, обзорность, внутренняя и внешняя информативность, уровень внутреннего шума, экологические свойства.

Пассивная безопасность автомобиля обеспечивается комплексом его конструктивных и эксплуатационных свойств, позволяющих исключить или уменьшить тяжесть последствий ДТП для водителя, пассажиров или пешеходов. К ним относятся демпфирующие свойства кузова (в т. ч. бампера), безосколочные стёкла, ремни безопасности, подголовники и т. д., а также свойства, позволяющие повысить его эвакуационную безопасность: наличие аварийных люков и выходов у автобусов, применение трудно возгораемых и нетоксичных материалов для обивки салона и ряд других мероприятий.

В настоящее время основные требования, связанные с обеспечением безопасности автомобиля, регламентированы государственными и отраслевыми стандартами. Кроме того, учитывая международный характер деятельности автомобильного транспорта, требования к безопасности конструкции автомобиля регламентируются нормативными документами на международном уровне.

Другим негативным последствием массовой автомобилизации является ее влияние на окружающую среду, связанное с загрязнением атмосферного воздуха, водных источников и почвы, повышенным шумом. Исследования показывают, что автомобильный транспорт является источником более 50 % загрязнения атмосферы. При работе автомобильного транспорта с отработанными газами в атмосферу выбрасывается более 200 различных веществ, большинство из которых являются токсичными. Только при сжигании 1 тонны бензина образуется 180...300 кг окиси углерода, 20...40 кг углеводородов и 25...45 кг оксидов азота. Ежегодно автомобилями в атмосферу выбрасываются более 200 млн. т углекислого газа, 1.8 млн. т окислов азота, 1.5 млн. т углеводородов, 200 тыс. т окислов серы, 55 тыс. т сажи. Это является одной из основных причин ухудшения экологической обстановки, особенно в крупных городах, где уровень автомобилизации достаточно высок. Требования к выбросам отработанных газов двигателей в атмосферу регламентируются нормативными документами, как на государственном, так и на международном уровне. Причём, в последние годы они постоянно ужесточаются.

Качество работы автомобильного транспорта, направленной на удовлетворение потребностей экономики страны, а также её населения в перевозках грузов и пассажиров, определяется не только качественными параметрами

подвижного состава, но и другими факторами. К ним относятся: уровень оснащённости и качество выполнения работ по техническому сервису автотранспортных средств, уровень организации работы подвижного состава при перевозках грузов и пассажиров, развитие инфраструктуры обеспечения перевозок и ряд других.

Как показывает практика, решение всего комплекса задач, направленных на обеспечение эффективного функционирования автомобильного транспорта при одновременном соблюдении требований безопасности его эксплуатации для жизни и здоровья граждан и окружающей среды, не может быть реализовано без участия государства.

Одним из наиболее эффективных инструментов государственного регулирования деятельности автомобильного транспорта является сертификация продукции, услуг и производственных процессов на соответствие требованиям безопасности.

Цели сертификации на автомобильном транспорте:

- обеспечение потребностей экономики страны в транспортных услугах;
- повышение эффективности транспортных работ;
- выполнения требований безопасности функционирования автомобильного транспорта для жизни, здоровья граждан и окружающей среды.

Основными задачами сертификации на автомобильном транспорте являются:

- обеспечение безопасности дорожного движения и экологической безопасности автотранспортной деятельности;
- обеспечение высокого уровня техники, материалов и оборудования;
- поддержание автомобильного транспорта в технически исправном состоянии и его безопасная эксплуатация;
- обеспечение высокого качества и безопасности грузовых и пассажирских автомобильных перевозок;
- обеспечение безопасности деятельности предприятий сервисного обслуживания и других предприятий (организаций) автомобильного транспорта.

Решение этих задач возможно при реализации комплексного подхода, охватывающего сертификацию всех основных направлений деятельности автомобильного транспорта.

В настоящее время в сфере автомобильного транспорта созданы и действуют следующие системы сертификации:

- система сертификации механических транспортных средств и прицепов, составных частей и предметов оборудования; запасных частей и принадлежностей к транспортным средствам;
- система сертификации услуг по техническому сервису автотранспортных средств (объектами сертификации являются услуги по выполнению ТОР автомобилей; услуги по ремонту систем и агрегатов автомобилей; услуги по переоборудованию автомобилей);
- система сертификации нефтепродуктов, применяемых на автомобильном транспорте (объектами сертификации являются автомобильные топлива,

моторные и трансмиссионные масла и другие рабочие жидкости);

- система сертификации гаражного оборудования (объектами системы являются контрольно - диагностическое и другое оборудование, используемое при проведении ТОР автомобилей).

Формирование систем сертификации на автомобильном транспорте в настоящее время не завершено. Анализируя опыт стран с развитой рыночной экономикой и тенденции развития этой области, можно прогнозировать ужесточение требований безопасности к автомобилям и более широкое применение добровольной сертификации в сфере услуг на транспорте (в основном в отношении надёжности техники).

Кроме того, учитывая опыт стран с развитой автомобильной промышленностью, на предприятиях автомобилестроения России (в первую очередь с участием зарубежных инвесторов) ведётся работа по сертификации систем обеспечения качества продукции на соответствие стандартам ИСО 9000.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА СЕРТИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Начало работы по сертификации транспортных средств относится к началу 50 - х годов прошлого столетия. Этот период характеризуется значительным увеличением объёмов производства автомобилей в странах Западной Европы и их экспортом в другие страны. При этом страны - экспортеры столкнулись с проблемой различия разных стран в требованиях к активной, пассивной безопасности, а также к экологическим требованиям, что создавало технические барьеры в развитии торговли между ними.

Решение этой проблемы было найдено путем разработки унифицированных требований к автомобилям и разработки механизмов взаимного признания оценок соответствия автомобилей этим требованиям.

Основным международным документом в этой области явилось, принятое в 1958 году в Женеве рядом европейских стран «Соглашение с принятием единообразных технических предписаний для колёсных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний» (Женевское соглашение).

В соответствии с соглашением установились единые правила омологации и взаимного признания омологации оборудования и частей транспортных средств, т. е. официальное утверждение транспортного средства, оснащенного оборудованием, влияющим на безопасность дорожного движения и экологическую безопасность.

В настоящее время к нему присоединились 32 страны (в т. ч. Россия). Активно участвуют в работе органов Женевского соглашения США, Корея, Австрия и ряд других стран.

Основными нормативными документами, регламентирующими требования безопасности к автотранспортным средствам, являются Правила ЕЭК

ООН, которые разрабатываются экспертами Комитета по транспорту ЕЭК ООН. Правила являются приложениями к Женевскому соглашению и устанавливают уровень конструктивной (активной, пассивной, экологической безопасности, общие предписания безопасности) безопасности колесных транспортных средств.

В настоящее время принято 110 Правил ЕЭК ООН, относящихся к мото транспортным средствам, легковым, грузовым автомобилям, автобусам, прицепах и полуприцепам.

В приложении 1 приведена классификация транспортных средств, принятая в Правилах ЕЭК ООН, в приложении 2 – перечень Правил ЕЭК ООН, используемых при сертификации транспортных средств (за исключением мото транспортных средств и сельскохозяйственных машин).

Требования к активной безопасности, т. е. к свойствам конструкции транспортных средств исключать или существенно снижать вероятность возникновения дорожно - транспортных происшествий, регламентируется 45 Правилами ЕЭК ООН. К ним относятся Правила, определяющие требования к обеспечению безопасности кинематики и динамики транспортных средств (например, Правила № 79 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении механизмов рулевого управления») и информационному обеспечению (например, Правила № 46 «Единообразные предписания, касающиеся зеркал заднего вида, а также официального утверждения механических транспортных средств в отношении установки на них зеркал заднего вида» Правила № 7 «Единообразные требования, касающиеся официального утверждения подфарников, задних габаритных (боковых) огней, стоп - сигналов и контурных огней механических транспортных средств (за исключением, мотоциклов и их прицепов»).

Требования к пассивной безопасности конструкции транспортного средства снижать тяжесть последствий дорожно - транспортных происшествий регламентируют 23 Правила (например, Правила № 14 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении приспособлений для крепления ремней безопасности»).

Такие требования к экологической безопасности, как свойства конструкции транспортного средства снимать отрицательное влияние на окружающую среду, регламентируются тринадцатью Правилами ЕЭК ООН (например, Правила № 51 «Единообразное предписание, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств, имеющих не менее четырех колес, в связи с производимым шумом»).

Общие предписания безопасности, совмещающие требования активной и пассивной безопасности, изложены в четырех Правилах (например, Правила № 36 «Единообразное предписание, касающиеся официального утверждения пассажирских транспортных средств большой вместимости общей конструкции»).

Каждая страна, присоединившаяся к Соглашению, имеет право принять все правила или их часть. Так, Россия заявила о применении около девяноста Правил, а при обязательной сертификации используется около шестидесяти

Правил.

В частности, из - за отсутствия на отечественных автотранспортных средствах антиблокировочных систем Россия не применяет в полном объёме Правила № 13 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств категорий М, N и О в отношении торможения» и Правила № 13 - Н «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения легковых автомобилей в отношении торможения».

Соглашением установлены единые требования к техническим службам и оборудованию для испытаний, а также процедура официального утверждения транспортного средства, отвечающего требованиям соответствующего Правила. Международный знак официального утверждения представляет собой круг, в котором вписывается знак Е и цифра, которая указывает страну, где транспортное средство или её отдельные части проходили сертификацию. Цифры присваиваются стране в порядке их присоединения к Соглашению: ФРГ – 1, Франция – 2 и т. д., Россия – 22.

Для получения права на применение знака предприятие - изготовитель должно иметь условия для проверки соответствия продукции сертифицированному образцу, а сами образцы должны выдерживать испытания и отвечать установленным требованиям. Правила омологации предусматривают использование единых технических требований, которые разрабатываются экспертами ЕЭК ООН. При их разработке учитываются положения соответствующих международных стандартов ИСО и МЭК.

Сертификация транспортных средств в каждой стране - участнице проводится органами сертификации, которые регистрируются в ООН. При этом ему присваивается номер, указывающий на очередность присоединения страны к Соглашению. В состав системы сертификации включаются технический и административный органы. Для проведения сертификации предприятие - изготовитель обращается в административный орган с соответствующим заявлением. Одновременно предоставляются сведения о продукции, Правилах ЕЭК ООН и национальных стандартах, которые предполагается применять при испытаниях. Технической службе предоставляется для испытаний транспортное средство и его техническое описание. Сертификат соответствия в форме «Сообщение об официальном утверждении типа транспортного средства» выдается административным органом. Его копии рассылаются также странам - участницам, применяющим подобные Правила.

Сертификат дает право предприятию маркировать продукцию знаком официального утверждения.

Другим органом, регулирующим порядок аттестации транспортных средств, является Европейский союз.

Требования к автотранспортным средствам, применяемые в ЕС, излагаются в виде Директив ЕС. В отличие от Правил ЕЭК ООН, которые относятся к системам и оборудованию автотранспортных средств, Директивы ЕС распространяются на сборные конструкции и требуют, чтобы они были оснащены определёнными аттестованными системами. В настоящее время действует около 90 Директив ЕС, касающихся требований к техническому

состоянию автотранспортных средств по условиям безопасности движения, содержанию вредных веществ в отработанных газах двигателей, уровню шума автотранспортных средств, обзорности, защите водителя, а также требованиям по установке защитных устройств на автотранспортных средствах к освещению, сигнализации и другие.

С 1998 года Европейский союз стал официальной договаривающейся стороной Женевского соглашения и принял на себя обязанности применять 78 Правил ЕЭК ООН. На практике это означает, что теперь 78 директив ЕС полностью соответствуют аналогичным правилам ЕЭК ООН. Это, с одной стороны, является законным основанием для признания при сертификации транспортных средств другими странами (в т. ч. Россией) Директив ЕС, с другой стороны, обязывает подтверждать сертификаты, выданные по правилам Женевского соглашения в других странах (в т. ч. в России), на территории всех стран - членов ЕС. До 1998 г. автомобили ВАЗ для получения права на реализацию на европейском рынке должны были проходить сертификацию за рубежом (сертификационные испытания проводились во Франции). После присоединения ЕС к Женевскому соглашению автозавод получил право, а проводить комплекс работ по сертификацию своих автомобилей в России и представлять в Европейские административные органы сертификаты по Правилам ЕЭК ООН, оформленные национальным органом РФ.

В целях стимулирования применения Правил ЕЭК ООН и Директив ЕС при создании современных конструкций автотранспортных средств решением Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), при их использовании в международных перевозках введены категории «зелёных» и «особо зелёных и безопасных» автомобилей.

Критериями соответствия для указанных категорий автотранспортных средств являются:

- соответствие требованиям Директив ЕС в отношении ограничения габаритных размеров, полных масс и осевой нагрузки;
- соответствие требованиям Директив ЕС и Правил ЕЭК ООН в отношении допустимых нагрузок на шины и величины минимальной глубины протектора шин;
- соответствие нормам ЕВРО - 1 (для «зелёных») и Евро - 2 (для «особо зелёных и безопасных»), а также требованиям по уровню шума;
- наличие задних и боковых защитных устройств;
- наличие и использование тахографа и ограничителя скорости движения;
- соответствие рулевого управления тормозных систем Правилам ЕЭК ООН и Директивам ЕС;
- использование свето возвращающих опознавательных знаков, световых указателей поворотов и другого оборудования в соответствии с требованиями Директив ЕС;
- выполнение требований специальных испытательных тестов на линии инструментального контроля.

Соответствие автотранспортного средства требованиям определённой

категории подтверждается сертификатом.

На автотранспортных средствах, соответствующих категориям «зелёных», наносится опознавательный знак в виде круга зелёного цвета, на фоне которого нанесены белые буквы «U» или «E», категории «особо зелёных и безопасных» – буква «S».

В странах Северной Америки (США, Канада, Мексика), входящих в региональную организацию экономической интеграции, действует система само сертификации. Система подтверждения безопасности автомобилей базируется на требованиях федеральных стандартов безопасности США, утвержденных Национальной администрацией по безопасности дорожного движения и Агентством по охране окружающей среды США. Всего таких стандартов около 40. Контроль за соблюдением требований стандартов осуществляют уполномоченные органы государственной власти США. Испытания транспортных средств проводятся в аккредитованных независимых лабораториях. При выявлении дефектов изготовитель обязан отозвать все автомобили данной модели, которые могут иметь данный дефект, и устранить его за свой счёт.

Важным этапом дальнейшей унификации требований безопасности к транспортным средствам является вступившее в действие в августе 2000 года «Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и использованы на колесных транспортных средствах». Его участниками стали: США, Канада, Япония, Германия, Франция, Великобритания, Россия и как коллективный член – Европейский союз.

Основной целью нового Соглашения является разработка и утверждение единых норм и методов испытаний по безопасности и экологичности при разработке технических правил, касающихся требований к автотранспортным средствам и их оборудованию.

Соглашение предусматривает создание перечня потенциальных глобальных технических правил, призванных стать базой для подготовки глобальных норм и механизмов формирования их глобального регистра. При этом Соглашение не предусматривает взаимное признание результатов испытаний, поэтому оно будет действовать параллельно с Женевским соглашением 1958 г.

СЕРТИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИИ

Система сертификации механических транспортных средств и прицепов в России была введена в действие в 1992 г. Система предназначена для проведения обязательной сертификации легковых и грузовых автомобилей, автобусов, троллейбусов, электромобилей, мотоциклов, мопедов и прицепного состава, их составных частей и предметов оборудования, запасных частей и принадлежностей на соответствие требованиям безопасности для жизни, здоровья и имущества граждан и охраны окружающей среды.

В соответствии с «Системой сертификации механических транспорт-

ных средств и прицепов (ГОСТ Р)» объектами сертификации являются:

- транспортные средства, составные части их конструкций и предметы дополнительного оборудования, выпускаемые отечественными (в т. ч. совместными) предприятиями, филиалами зарубежных фирм на территории России, а также ввозимые на эту территорию из - за рубежа с целью реализации и последующей постоянной эксплуатации на дорогах общего пользования;

- запасные части и принадлежности к транспортным средствам.

К составным частям и предметам оборудования относятся агрегаты, узлы и детали, установленные или используемые в конструкции полнокомплектного транспортного средства, к которым предъявляются отдельные требования нормативных документов.

Под принадлежностями понимаются дополнительные устройства, предназначенные для установки на транспортное средство с целью улучшения их потребительских свойств и не предназначенные для обязательной установки на всех экземплярах транспортных средств одной модели (например, противотуманные, противоугонные системы и т. п.).

Под запасными частями понимаются элементы конструкции транспортного средства (агрегаты, узлы и детали), поступающие в торговую сеть с целью их реализации потребителю или организации по ремонту и техническому обслуживанию. Обязательная сертификация не распространяется на запасные части, бывшие в употреблении или восстановленные.

Соответствие транспортного средства, составных частей его конструкции или предметов дополнительного оборудования и запасных частей к ним требованиям нормативных документов (в т. ч. Правилам ЕЭК ООН) подтверждается сертификатом соответствия, а при сертификации по Правилам ЕЭК ООН – Сообщением, касающимся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства, которое представляет собой документ, подтверждающий соответствие транспортных средств, предметов оборудования и частей транспортных средств конкретным Правилам ЕЭК ООН, выданный административным органом РФ в рамках Женевского соглашения 1958 г.

Соответствие транспортного средства перечню обязательных при сертификации нормативных документов, включая Правила ЕЭК ООН, т. е. по совокупности свойств, подтверждается выдачей Одобрения типа транспортного средства, которое представляет собой документ, подтверждающий, что данное транспортное средство отвечает перечню требований по безопасности и охране окружающей среды, обязательных при сертификации транспортных средств в РФ, подтвержденных процедурой проверок, проведенных в соответствии с принципами Женевского соглашения 1958 г.

В состав системы входят:

- Госстандарт России;
- Центральный орган системы (административный орган – при сертификации по Правилам ЕЭК ООН в рамках Женевского соглашения 1958 г.) и Совет по сертификации как совещательный орган;
- органы по сертификации;

- испытательные лаборатории (центры);
- изготовители и продавцы продукции.

Центральный орган по сертификации осуществляет:

- координацию деятельности органов по сертификации и испытательных лабораторий;
- готовит к утверждению конкретный перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации и нормативных документов, которым она должна соответствовать;
- разрабатывает правила сертификации;
- участвует в аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий и осуществляет контроль за их деятельностью;
- организует проведение выборочного инспекционного контроля за сертифицированной продукцией.

Административный орган:

- выдаёт (или отказывает в выдаче), распространяет или отменяет Сообщения, касающиеся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства по Правилам ЕЭК ООН и уведомляет об этом соответствующие органы других стран Женевского соглашения 1958 г.;
- выдаёт (или отменяет) Одобрение типа транспортного средства;
- проводит выборочные проверки серийно выпускаемых транспортных средств в соответствии с Правилами ЕЭК ООН;
- осуществляет подбор испытательных лабораторий (центров) для выполнения ими функций технических служб в рамках Женевского соглашения.

Органы по сертификации:

- разрабатывают организационно - методические документы и правила сертификации конкретных видов продукции, составляют её перечень и формируют фонды нормативных документов;
- выдают (отказывают в выдаче) или отменяют сертификаты соответствия или одобрения типа транспортного средства;
- проводят проверку условий производства сертифицированной продукции;
- участвуют в подготовке и аккредитации испытательных лабораторий.

Испытательные лаборатории:

- разрабатывают программы и методики испытаний в соответствии с нормативными документами;
- проводят анализ технической документации, полученной от изготовителя и экспертизу объектов испытаний на соответствие документации;
- проводят сертификационные испытания и анализ их результатов;
- выдают заключение о возможности выдачи «Одобрения» типа транспортного средства на основании представленной заявителем технической документации, сертификатов соответствия и протоколов испытаний, выданных органами сертификации и испытательными лабораториями других систем сертификации;
- выдают заключения о возможности распространения сертификатов

соответствия на модели и модификации транспортных средств, отличающихся от представленных на сертификационные испытания;

- в рамках инспекционного контроля проводят испытания сертификационной продукции, принимают участие в контрольных испытаниях, проводимых испытательными лабораториями изготовителей сертифицированной продукции, участвуют в проверке условий её производства.

Нормативным документом, регламентирующим процедуру сертификации транспортных средств, являются «Правила по проведению работ по системе сертификации механических транспортных средств и прицепов» (Положение Госстандарта РФ от 01.04.98 г. № 19).

Правила регламентируют процедуры подготовки и проведения сертификации механических транспортных средств (автомобилей, автобусов, прицепного состава и т. п.), составных частей их конструкций и предметов дополнительного оборудования, которые выпускаются предприятием, расположенным на территории РФ, а также ввезенные из - за рубежа с целью их последующей реализации или эксплуатации на дорогах общего пользования. Их действие не распространяется на транспортные средства: имеющие конструктивную скорость не более 25 км / ч; изготовленные в порядке индивидуального творчества; ранее зарегистрированные в ГИБДД МВД России при внесении изменений в их конструкцию; бывшие в употреблении, а также поставляемые только в Вооруженные Силы РФ, пограничные, внутренние, железнодорожные войска, войска правительственной связи и Министерства по чрезвычайным ситуациям.

Порядок сертификации в общем случае включает:

- подачу и рассмотрения заявки на проведение сертификации;
- испытания сертифицируемой продукции на её соответствие требованиям нормативных документов;
- проверку производства на наличие условий выпуска сертифицируемой продукции, обеспечивающих стабильный уровень её характеристик и показателей;
- выдачу и регистрацию Сообщения, касающегося официального утверждения по типу конструкции транспортного средства или Одобрения типа транспортного средства или сертификата соответствия;
- инспекционный контроль за сертифицированной продукцией.

При этом процесс сертификации транспортных средств может состоять из нескольких этапов, каждый из которых связан с проведением процедур сертификации (испытаний и т. п.) отдельных объектов, в качестве которых могут выступать:

- агрегаты, узлы, системы или детали, предназначенные для установки на новые транспортные средства;
- отдельные свойства транспортных средств (например, уровень шума);
- транспортное средство в целом (по совокупности свойств, приносимых в него агрегатами, узлами или деталями);
- запасные части, предметы оборудования или принадлежности к транспортным средствам.

Для получения сертификата соответствия заявка подается в орган сертификации. Для получения Одобрения типа транспортного средства или Сообщения, касающегося официального утверждения по типу конструкции транспортного средства заявка подается в административный орган, орган по сертификации и испытательную лабораторию.

В заявке приводятся сведения о продукции; указываются нормативные документы, по которым заявитель намерен проводить сертификацию; сведения о сертификации производства и системы качества или сообщаются возможные сроки проведения проверки условий производства; указываются предполагаемые сроки представления образцов продукции, а также сведения об уже имеющихся Сертификатах соответствия или сообщения о применении Правил ЕЭК ООН.

Перед подачей заявки в процессе подготовки к проведению сертификации, заявитель должен определить перечень нормативных документов, распространяющихся на данную конструкцию транспортного средства, и проанализировать его конструкцию на предмет её соответствия, установленным требованиям. Одновременно с заявкой подается техническое описание объекта сертификации, в соответствии с требованиями каждого отдельного нормативного документа.

При сертификации транспортных средств для получения Одобрения типа транспортного средства в обязательном порядке признаются Сообщения, касающиеся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства, полученные в соответствии с Женевским Соглашением 1958 г. Орган по сертификации может также принять решение о возможности использования результатов испытаний по Директивам ЕС, представленных заявителем для получения Одобрения типа транспортного средства или сертификата соответствия. Основанием для признания результатов сертификации по Директивам ЕС является их эквивалентность Правилами ЕЭК ООН. По Директивам ЕС, неэквивалентным Правилам ЕЭК ООН, а также по Директивам ЕС, сопоставимым со стандартами России, проводится экспертиза результатов испытаний и по её итогам определяется объём дополнительных испытаний, которые необходимо провести для оценки соответствия транспортного средства требованиям соответствующих Правил ЕЭК ООН или стандартов России.

Если транспортные средства изготавливались отечественным производителем, он дополнительно представляет техническую и конструкторскую документацию, по которой оно производилось.

Если транспортные средства изготавливались с использованием базового транспортного средства, в техническом описании указывается перечень изменений, внесенных в его конструкцию, а также представляется конструкторская документация на измененные узлы. Кроме этого, изготовитель представляет:

- документ о согласовании конструкции с держателем подлинников конструкторской документации на базовое транспортное средство;
- копии Одобрения типа транспортного средства, Сообщений, касаю-

щихся официального утверждения транспортного средства и сертификатов соответствия на базовое транспортное средство;

- описание условий производства, обеспечивающих выпуск транспортных средств в соответствии с требованиями безопасности и охраны окружающей среды.

Порядок сертификации транспортных средств, производимых из сборочных комплектов, зависит от степени соответствия технологического процесса, принятого на сборочном предприятии, технологии изготовления, применяемой основным изготовителем сборочного производства.

Так, в случае незначительных объемов и технической значимости сборочных операций, по усмотрению органов по сертификации, действие Одобрения типа транспортного средства, сертификатов соответствия или протоколов испытаний, выданных основному изготовителю, может быть распространено на транспортное средство, собираемое из сборных комплектов.

В случае изготовления транспортных средств из сборных комплектов с применением более полного технологического процесса (сборочно-кузовного производства, производства двигателя и др.) орган по сертификации вправе принять решение о необходимости дополнительных сертификационных испытаний.

В случае принятия подобного решения, изготовитель представляет в орган по сертификации:

- заявку;
- документы, подтверждающие поставку комплектов на сборочное производство;
- техническое описание транспортного средства;
- разрешение изготовителя комплектов на сборку транспортного средства, а также на получение конструкторской, технологической и другой документации;
- описание технологического процесса и ряд других документов, предусмотренных Правилами.

При необходимости орган по сертификации может провести проверку производства. На основании результатов анализа представленных документов и проверки производства, орган по сертификации вправе принять решение о проведении испытаний транспортного средства.

При сертификации транспортных средств, изготовленных на шасси, сертифицированных или с использованием ранее сертифицированных транспортных средств, произведенных другим изготовителем, в орган сертификации и испытательную лабораторию представляются:

- протокол испытания покупного изделия;
- документы о взаимных обязательствах по обращению технической документации (возможности их передачи третьей стороне и т. п.);
- копии Одобрения типа транспортного средства на базовое транспортное средство и ряд других документов.

На основании представленных документов, орган по сертификации может принять решение об использовании результатов испытаний базового

транспортного средства. При необходимости испытательная лаборатория, по поручению органа сертификации, проводит экспертизу представленных документов и проводит необходимые испытания. При положительных результатах испытаний заявителю выдается «Заключение о соответствии шасси предъявляемым требованиям». Орган по сертификации, на основании анализа представленных документов, результатов испытаний, анализа условий производства принимает решение о возможности выдачи заявителю Одобрения типа транспортного средства или о проведении дополнительной технической экспертизы (или дополнительных сертификационных испытаний).

Для проведения испытаний в испытательную лабораторию представляются образцы продукции, подлежащей сертификации. Сертификационные испытания проводятся по программам, разработанным испытательной лабораторией для каждого нормативного документа, устанавливающего требования к отдельным свойствам транспортного средства, его составным частям и предметам дополнительного оборудования. Результаты испытаний оформляются протоколом и передаются в органы по сертификации.

Проверка производства проводится с целью определения степени готовности изготовителя производить сертифицированную продукцию в соответствии с образцами, прошедшими сертификационные испытания. В процессе проверки изучаются и анализируются:

- структура управления;
- организация контроля и управление качеством сертифицированной продукции;
- порядок ведения конструкторской и технологической документации;
- использование контрольного, измерительного и испытательного оборудования;
- наличие процедур, обеспечивающих выявление и устранение дефектов, и предупреждение их повторного появления.

Особый порядок сертификации установлен для транспортных средств и прицепов, производимых малыми сериями, а также ввезённых на территорию России малыми партиями и собранных из сборочных комплектов.

Малыми сериями считается количество транспортных средств одной категории или одного типа, изготовленных одним из отечественных производителей в течение календарного года в количестве не более:

- категорий М1 – 150 шт.;
- категорий М2 – 100 шт.;
- категорий М3 – 50 шт.;
- категорий N1 - N3 – 100 шт.;
- категорий 01 - 02 – 150 шт.;
- категорий 03 - 04 – 100 шт.;
- категорий N2 - N3; 02 - 04 – 5 шт. (для специальных и специализированных автотранспортных средств для перевозки строительных грузов и транспортных коммунальных машин).

Эти же нормы распространяются и на транспортные средства и прицепы, ввезенные на территорию России зарубежными изготовителями через ор-

ганизованную сеть поставщиков.

Документом, подтверждающим безопасность конструкции этих транспортных средств, также является Одобрение типа транспортного средства. Для его получения вместе с заявкой в орган сертификации представляются документы, подтверждающие размер малой серии и её отличительные признаки, и техническое описание транспортного средства.

Если малая партия транспортных средств изготовлена с использованием базового транспортного средства, ранее прошедшего сертификацию, но в него внесены изменения, заявитель представляет: перечень внесенных изменений и имеющуюся конструкторскую документацию; документ согласования применения конструкции с изготовителем базового транспортного средства; копии Одобрения типа транспортного средства, и Сообщений, касающихся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства (если они имеются), сертификатов соответствия на базовое транспортное средство; описание условий производства.

Органы по сертификации проводят анализ представленных документов и при их соответствии установленным требованиям принимают решение о выдаче Одобрения типа транспортного средства. При этом в нём указывается объём малой партии и её отличительные признаки.

В случае продления срока его действия выдается новый сертификат соответствия.

Одобрение типа транспортного средства выдается административным органом на срок до 3 - х лет. Срок его действия устанавливается с учётом сроков действия нормативных документов на продукцию, характера и условий производства и ряда других факторов. При подтверждении изготовителем неизменности продукции транспортного средства Одобрение типа транспортного средства может быть продлено на срок до 3 - х лет.

В случае если сертификаты соответствия на отдельные технико - эксплуатационные свойства транспортного средства отсутствуют, но имеются дополнительные заключения на другие виды испытаний отсутствующих свойств (например, приемные испытания) на транспортное средство может быть выдано Одобрение типа транспортного средства с ограниченным сроком действия. При этом срок его действия может быть установлен до 12 месяцев, а по его истечении возобновлен, но не более трёх раз на один тип транспортного средства.

Информация о наличии Одобрения типа транспортного средства размещается на табличке изготовителя или на специальной табличке, на которую наносятся Знак соответствия и полный номер Одобрения типа транспортного средства по Государственному реестру.

При маркировке продукции, сертифицированной на соответствие Правилами ЕЭК ООН, используются знаки официального утверждения, установленные конкретными Правилами ЕЭК ООН.

Сведения о выданных Одобрениях типа транспортного средства с указанием присвоенных им органом по сертификации номеров сообщаются в Государственный Реестр Системы сертификации ГОСТ Р для регистрации.

Копии Одобрения типа транспортного средства направляются органами по сертификации в Центральный орган по сертификации, Главное управление ГИБДД МВД РФ и в Государственный Реестр Системы сертификации ГОСТ Р.

Сведения об Одобрении типа транспортного средства заносятся в паспорт, который прилагается к каждому транспортному средству, или в Извещение об одобрении типа транспортного средства, выдаваемое покупателю при его приобретении.

К Одобрению типа транспортного средства прилагается сводный лист Сообщений, касающихся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства, описание маркировки транспортного средства. В нём указываются: месторасположение и форма знака соответствия; место расположения идентификационного номера (код *VIN*), его структура и содержание.

Идентификационный номер транспортного средства состоит из трёх частей и включает 17 знаков:

- первая часть состоит из трёх знаков и указывает на международный код изготовителя, где первый знак – код географической зоны, второй – код страны, третий – код завода - изготовителя (например, Камский автомобильный завод имеет код *XTC*, Горьковский автомобильный завод – *XTH* и т. д.);

- вторая часть – описательная, состоит из шести знаков и содержит индекс изделия (модель транспортного средства) и информацию об его основных характеристиках в соответствии со стандартом завода изготовителя;

- третья, указательная часть состоит из восьми знаков, где первый знак указывает на год выпуска транспортного средства, семь последних знаков – на порядковый номер транспортного средства или его кузова.

Процедура продления одобрения типа транспортного средства при истечении срока его действия проводится на основании заявки, которая подаётся в ОС. К заявке прилагаются:

- сведения об отсутствии изменений или перечень изменений конструкции транспортного средства, которые не согласовывались с ОС и внедрение которых повлияло на изменения сертифицированных параметров;

- перечень сведений, касающихся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства, сертификаты соответствия или протоколы испытаний, проведённых за период действия одобрения типа транспортного средства;

- сведения об изменении производства сертифицируемой продукции и ряд других документов.

Указанные документы приобщаются к хранящимся в досье на заявленную продукцию в ОС:

- копии ранее выданного одобрения типа транспортного средства, сообщений, касающихся официального утверждения по типу конструкции транспортного средства и сертификаты соответствия;

- техническое описание транспортного средства;

- документы о согласовании с ОС изменений в конструкции (или в тех-

нологии производства) транспортного средства;

- протоколы проверок производства и инспекционных проверок.

ОС, при необходимости совместно с испытательной лабораторией, на основании экспертизы документов принимает решение о подготовке для административного органа заключений о возможности продления одобрения типа транспортного средства или о проведении по всему перечню (или части перечня) обязательных проверок с учётом новых (или изменившихся) требований нормативных документов.

В случае изменения типа транспортного средства в период действия одобрения типа транспортного средства информация об изменениях конструктивных признаков, характеризующих тип транспортного средства, доводится до органа по сертификации.

Изменениями типа транспортного средства считается внесение изменений в его конструкцию, которые вызвали изменение характеристик данного транспортного средства, на которые распространяются требования нормативного документа.

На основании анализа полученных документов, орган по сертификации может принять решение о назначении дополнительных испытаний. Если их результаты подтверждают соответствие измененного транспортного средства требованиям конкретных нормативных документов (или перечню требований), административный орган или орган по сертификации в соответствии с их компетенцией может принять решение о выдаче Сообщения, касающегося официального утверждения по типу конструкции транспортного средства или Одобрения типа транспортного средства.

Важной составляющей эффективности функционирования системы сертификации является инспекционный контроль. Целью его проведения в период действия сертификата соответствия или Одобрения типа транспортного средства является проверка соответствия выпускаемой продукции сертифицированному образцу и требованиям безопасности и экономичности.

Инспекционный контроль осуществляется ОС, выдавшими сертификаты соответствия или одобрение типа транспортного средства. В процессе его проведения изучаются и анализируются:

- техническая документация и протоколы сертификационных испытаний;
- материалы проверки производства сертифицируемой продукции;
- материалы ранее проведенного контроля (если он проводился);
- изменения в конструкторской и технологической документации, а также в условиях производства;
- сведения о рекламациях.

В случае выявления несоответствия выпускаемой продукции сертифицированному образцу, ОС (или административный орган) предупреждает изготовителя о возможной отмене ранее выданных документов: сертификата соответствия, Сообщения, касающегося официального утверждения по типу конструкции транспортного средства или Одобрения типа транспортного средства.

Основанием для рассмотрения вопроса о признании несоответствия

продукции сертифицированному образцу является:

- отрицательные результаты инспекционного контроля;
- сообщения зарубежных административных органов или технических служб, а также федеральных органов исполнительной власти или других организации о несоответствии продукции сертифицированному образцу;
- предписания Главного управления ГИБДД МВД России по результатам расследования причин и условий дорожно - транспортных происшествий или обобщения результатов проведения государственных технических осмотров транспортных средств.

В случае принятия решения об отмене сертификата соответствия, ОС ставит в известность о своем решении владельца сертификата, Госстандарт РФ, транспортный орган Госстандарта РФ по месту нахождения изготовителя и административный орган.

В случае отмены Сообщения, касающегося официального утверждения по типу конструкции транспортного средства, административный орган ставит в известность о принятом решении владельца, а также административные органы других стран - участниц Женевского соглашения 1958 г. При этом административный орган отменяет также и ранее выданное Одобрение типа транспортного средства. Информация об этом направляется изготовителю, в Государственный реестр, в территориальный орган Госстандарта РФ, по месту изготовления транспортного средства и в Главное управление ГИБДД МВД России.

При обязательной сертификации запасных частей используются нормативные документы, содержащие требования, направленные на обеспечение безопасности эксплуатации автомобиля и охраны окружающей среды. При этом требования нормативных документов могут распространяться непосредственно на сертифицируемое изделие, на комплектное транспортное средство или его составные части.

При добровольной сертификации могут применяться нормативные документы, содержащие любые иные требования.

Порядок сертификации запасных частей включает:

- подачу и рассмотрение заявки;
- испытание запасных частей, проверку условий их производства;
- выдачу и регистрацию сертификата соответствия;
- инспекционный контроль за качеством выпускаемой продукции.

Испытания запасных частей проводятся с целью установления их соответствия требованиям конкретных нормативных документов, которые на них распространяются. При этом программа испытаний может включать проверку их воздействия на полнокомплектное транспортное средство или его составные части. Проверка производства проводится ОС или по его поручению представителями испытательной лаборатории. При положительных результатах испытаний и проверке производства ОС принимает решение о выдаче сертификата соответствия.

Информация о выданных сертификатах соответствия передается в Государственный реестр и ЦОС.

Инспекционный контроль за соответствием выпускаемых запасных частей производится ОС, выдавшим сертификат соответствия. При его проведении анализируются:

- количество и качество дефектов по поступившим рекламациям;
- протоколы периодических испытаний;
- изменения в конструкторской, технологической документации и в условиях производства.

Основанием для признания запасных частей несоответствующими требованиям нормативных документов является:

- отрицательные результаты инспекционного контроля;
- сообщения государственных органов, организаций или потребителей о несоответствии запасных частей требованиям нормативных документов, которые на них распространяются.

Информация об отмене сертификата соответствия ОС доводится до Государственного реестра, ЦОС, а также территориального органа Госстандарта РФ по месту расположения изготовителя.

СЕРТИФИКАЦИЯ УСЛУГ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту (ТО и Р) автотранспортных средств в России осуществляется с 1993 года. Основным нормативным документом, определяющим структуру, функции и общий порядок сертификации, является «Система сертификации ГОСТ Р. Система сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств».

Система предназначена для проведения на территории России обязательной сертификации соответствия услуг по ТО и ремонту автотранспортных средств требованиям безопасности для жизни, здоровья и имущества граждан, а также охраны окружающей среды, установленным стандартам и другим нормативным документам.

Организационную структуру Системы составляют:

- Госстандарт России;
- центральный орган системы;
- органы на сертификацию услуг по ТО и ремонту автотранспортных средств;
- исполнители услуг;

Центральным органом системы является департамент автомобильного транспорта Министерства транспорта России. При нем действует совет Системы, в который на добровольной основе входят представители Госстандарта РФ, Главного управления ГИБДД МВД России и ряда других заинтересованных организаций.

Научно - методическое обеспечение проведения работ по сертификации обеспечивает научно - методический центр, научно - исследовательский

институт автомобильного транспорта (НИИАТ).

Основным организационно - методическим документом являются «Правила сертификации услуг (работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств». Они определяют общий порядок проведения и схемы сертификации услуг (работ), подлежащих обязательной сертификации, порядок проведения инспекционного контроля и других мероприятий, связанных с сертификацией услуг (работ) по ТО и ремонту автомобилей.

В качестве нормативных документов, на соответствие которым проводится проверка соответствия выполненной услуги (работы), могут быть:

- законодательные акты РФ;
- правила выполнения работ и оказания услуг, утверждённые постановлением Правительства РФ;
- государственные стандарты;
- санитарные нормы и правила и другие документы, в которых установлены обязательные требования к работам и услугам.

Порядок проведения сертификации по ТО и ремонту автотранспортных средств включает в себя:

- подачу заявки на сертификацию;
- рассмотрение и принятие решения по заявке;
- оценку соответствия услуг;
- принятие решения о выдаче (или отказе в выдаче) сертификата соответствия;
- выдачу сертификата соответствия и лицензии на применение Знака соответствия;
- инспекционный контроль.

Заявка с указанием видов услуг (работ) подается в аккредитованный орган по сертификации услуг (работ) по ТО и ремонту автотранспортных средств.

ОС рассматривает поступившую заявку и в случае положительного решения извещает о нём заявителя. При этом в решении указываются наименование видов услуг (работ), их коды по ОКУН, нормативные документы, на соответствие которым будет проверяться качество выполнения услуг (работ), и схема сертификации (таблица 3.2).

Схема 1 применяется при сертификации услуг (работ) на предприятиях с числом их исполнителей, не превышающим 5 человек. Качество оказания услуг на них практически полностью зависит от квалификации и мастерства исполнителей услуг.

Критериями оценки выполнения услуги являются:

- соответствие квалификации и других профессиональных характеристик исполнителя требованиям, установленным нормативными документами;
- наличие документов, подтверждающих профессиональные характеристики исполнителя (трудовая книжка, свидетельство о присвоении разряда, удостоверение о прохождении специального обучения и т. д.);
- знание нормативной и технологической документации, устанавлива-

ющей требования к конкретным видам услуг (работ);

- знание технологического оборудования, оснастки и метрологического обеспечения работ.

Таблица 3.2 – Схемы сертификации средств и услуг по ТО и ремонту автотранспортных средств

№ схемы	Оценка выполнения работ, оказания услуг	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Инспекционный контроль сертифицированных работ и услуг
1	Оценка мастерства исполнителя работ и услуг	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Контроль мастерства исполнителя работ и услуг
2	Оценка процесса выполнения работ, оказания услуг	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Контроль процесса выполнения работ, оказания услуг
3	Анализ состояния производства	Проверка (испытания) результатов работ и услуг	Контроль состояния производства

Схема 2 применяется при сертификации услуг (работ) на предприятиях с числом их исполнителей от 5 до 30 человек, имеющих двух- или трёх уровневую структуру управления и распределения ответственности за качество оказания услуг (работ). Оказание услуг (работ) на них производится с использованием маршрутных, операционных, технологических карт, инструкций и т. п.

Критериями оценки качества выполнения работ являются:

- обеспеченность технологических процессов услуг (работ) нормативной и технической документацией;
- обеспеченность процессов необходимым технологическим оборудованием, оснасткой и средствами измерения;
- соответствие квалификации исполнителей требованиям нормативных документов.

Схема 3 применяется при сертификации услуг (работ) на предприятиях с числом исполнителей более 30 человек, имеющих многоуровневую структуру управления и распределения ответственности, располагающими возможностями для проектирования (или корректировки) процесса оказания услуг (работ). Оказание услуг так же производится с использованием разработанных технологических, маршрутных карт и т. п.

Оценка выполнения услуг (работ) на таких предприятиях производится посредством анализа состояния производства. При этом оцениваются:

- обеспеченность исполнителя кадрами, способными осуществить проектирование (или корректировку) технологического процесса оказания услуги;
- сам процесс оказания услуги, в соответствии с методикой, принятой в схеме 2.

Проверка результатов оказания услуг (работ) во всех трех схемах производится путем контроля условий обслуживания и выборочной проверки

автотранспортных средств, прошедших техническое обслуживание или ремонт. Проверка может быть дополнена контролем технологии выполнения отдельных операций, применяемого при их проведении технологического оборудования и средств измерения. Результаты проверки оформляются актом.

При положительном итоге проверки орган по сертификации принимает решение о выдаче сертификата соответствия, регистрирует его в Государственном реестре и выдаёт заявителю. Вместе с сертификатом заявителю выдается лицензия на применение знака соответствия.

Срок действия сертификата соответствия устанавливается с учётом результатов сертификации и срока действия нормативных документов на сертифицируемые услуги (работы), но не более чем на 5 года.

Инспекционный контроль осуществляется органом по сертификации, выдавшим сертификат соответствия. Он может носить форму плановых и внеплановых проверок, в процессе которых производится анализ поступающей информации о качестве сертифицируемых услуг (работ), и проведения инспекционной проверки.

Периодичность и объём проведения планового инспекционного контроля устанавливается органом по сертификации в зависимости от степени потенциальной опасности услуг (работ), результатов предыдущего инспекционного контроля и ряда других факторов, но не реже одного раза в год.

Внеплановый инспекционный контроль проводится в случаях поступления претензий к качеству сертифицированных услуг со стороны их потребителей, органов ГИБДД МВД России по результатам проведения периодических технических осмотров автотранспортных средств или расследования дорожно - транспортных происшествий, или обращения заявителя в связи с изменениями, связанными с сертификационными требованиями.

Результаты инспекционного контроля оформляются актом. В случае отрицательных результатов орган по сертификации может отменить действие сертификата соответствия и лицензии на право применения знака соответствия или установить срок для проведения корректирующих мероприятий, направленных на устранение выявленных недостатков. После их проведения может быть принято решение о возобновлении действия сертификата соответствия и лицензии на право применения знака соответствия.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИЗУЧЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ И ОРГАНИЗАЦИИ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ СТУДЕНТОВ

Рекомендации по работе над лекционным материалом

Эта работа включает два основных этапа: конспектирование лекций и последующую работу над лекционным материалом. Под конспектированием подразумевают составление конспекта, т. е. краткого письменного изложения содержания чего - либо (устного выступления – речи, лекции, доклада и т. п. или письменного источника – документа, статьи, книги и т. п.).

Методика работы при конспектировании устных выступлений значительно отличается от методики работы при конспектировании письменных источников. Конспектируя письменные источники, студент имеет возможность неоднократно прочитать нужный отрывок текста, поразмыслить над ним, выделить основные мысли автора, кратко сформулировать их, а затем записать. При необходимости он может отметить и свое отношение к этой точке зрения. Слушая же лекцию, студент большую часть комплекса указанных выше работ должен откладывать на другое время, стремясь использовать каждую минуту на запись лекции, а не на её осмысление – для этого уже не остаётся времени. Поэтому при конспектировании лекции рекомендуется на каждой странице отделять поля для последующих записей в дополнение к конспекту.

В ходе лекционных занятий вести конспектирование учебного материала. Обращать внимание на категории, формулировки, раскрывающие содержание тех или иных явлений и процессов, научные выводы и практические рекомендации, положительный опыт в ораторском искусстве. Желательно оставить в рабочих конспектах поля, на которых делать пометки из рекомендованной литературы, дополняющие материал прослушанной лекции, а также подчеркивающие особую важность тех или иных теоретических положений. Задавать преподавателю уточняющие вопросы с целью уяснения теоретических положений, разрешения спорных ситуаций.

Дорабатывать свой конспект лекции, делая в нем соответствующие записи из литературы, рекомендованной преподавателем и предусмотренной учебной программой. Записав лекцию или составив её конспект, не следует оставлять работу над лекционным материалом до начала подготовки к зачету. Нужно проделать как можно раньше ту работу, которая сопровождает конспектирование письменных источников и которую не удалось сделать во время записи лекции, прочесть свои записи, расшифровав отдельные сокращения, проанализировать текст, установить логические связи между его элементами, в ряде случаев показать их графически, выделить главные мысли, отметить вопросы, требующие дополнительной обработки, в частности, консультации преподавателя.

При работе над текстом лекции студенту необходимо обратить особое внимание на проблемные вопросы, поставленные преподавателем при чтении лекции, а также на его задания и рекомендации.

Составить план - конспект своего выступления. Продумать примеры с целью обеспечения тесной связи изучаемой теории с реальной жизнью. Своевременное и качественное выполнение самостоятельной работы базируется на соблюдении настоящих рекомендаций и изучении рекомендованной литературы. Студент может дополнить список использованной литературы современными источниками, не представленными в списке рекомендованной литературы, и в дальнейшем использовать собственные подготовленные учебные материалы при написании курсовых и выпускных работ.

Рекомендации по работе с рекомендованной литературой, учебными пособиями, монографиями, периодикой

Эти методические рекомендации раскрывают рекомендуемый режим и характер различных видов учебной работы (в том числе самостоятельной работы над рекомендованной литературой) с учётом специфики выбранной студентом очной формы.

Изучение дисциплины следует начинать с проработки настоящей рабочей программы, особое внимание, уделяя целям и задачам, структуре и содержанию курса.

Студентам рекомендуется получить в Библиотечно - информационном центре института учебную литературу по дисциплине, необходимую для эффективной работы на всех видах аудиторных занятий, а также для самостоятельной работы по изучению дисциплины.

Успешное освоение курса предполагает активное, творческое участие студента путем планомерной, повседневной работы.

Организуя самостоятельную работу студентов с книгой, преподаватель обязан настроить их на серьезный, кропотливый труд.

Прежде всего, при такой работе невозможен формальный, поверхностный подход. Не механическое заучивание, не простое накопление цитат, выдержек, а сознательное усвоение прочитанного, осмысление его, стремление дойти до сути – вот главное правило. Другое правило – соблюдение при работе над книгой определенной последовательности. Вначале ознакомиться с оглавлением, содержанием предисловия или введения. Это даёт общую ориентировку, представление о структуре и вопросах, которые рассматриваются в книге. Следующий этап – чтение. Первый раз целесообразно прочитать книгу с начала до конца, чтобы получить о ней цельное представление. При повторном чтении происходит постепенное глубокое осмысление каждой главы, критического материала и позитивного изложения, выделение основных идей, наиболее ярких примеров и т. д.

Конспектирование – один из самых сложных этапов самостоятельной работы. Каких - либо единых, пригодных для каждого студента методов и приемов конспектирования, видимо, не существует. Однако это не исключает соблюдения некоторых, наиболее оправдавших себя общих правил, с которыми преподаватель и обязан познакомить студентов:

1. Главное в конспекте не его объём, а содержание. В нем должны быть отражены основные принципиальные положения источника, то новое, что внес его автор, основные методологические положения работы. Умение излагать мысли автора сжато, кратко и собственными словами приходит с опытом и знаниями. Но их накоплению помогает соблюдение одного важного правила – не торопиться записывать при первом же чтении, вносить в конспект лишь то, что стало ясным.

2. Форма ведения конспекта может быть самой разнообразной, она может изменяться, совершенствоваться. Но начинаться конспект всегда должен с указания полного наименования работы, фамилии автора, года и места из-

дания; цитаты берутся в кавычки с обязательной ссылкой на страницу книги.

3. Конспект не должен быть «слепым», безликим, состоящим из сплошного текста. Особо важные места, яркие примеры выделяются цветным подчёркиванием, взятием в рамочку, пометками на полях специальными знаками, чтобы как можно быстрее найти нужное положение. Дополнительные материалы из других источников можно давать на полях, где записываются свои суждения, мысли, появившиеся уже позже составления конспекта.

Работа с книгой. Изучать курс рекомендуется по темам, предварительно ознакомившись с содержанием каждой из них по программе. При первом чтении не задерживайтесь на математических выводах, составлении уравнений реакций: старайтесь получить общее представление об излагаемых вопросах, а также отмечайте трудные или неясные места. При повторном изучении темы усвойте все теоретические положения, математические зависимости и их выводы, а также принципы составления уравнений реакций. Вникайте в сущность того или иного вопроса, а не пытайтесь запомнить отдельные факты и явления. *Изучение любого вопроса на уровне сущности, а не на уровне отдельных явлений способствует более глубокому и прочному усвоению материала.*

Чтобы лучше запомнить и усвоить изучаемый материал, надо обязательно иметь рабочую тетрадь и заносить в неё формулировки законов и основных понятий химии, новые незнакомые термины и названия, формулы и уравнения реакций, математические зависимости и их выводы и т. п. Во всех случаях, когда материал поддаётся систематизации, составляйте графики, схемы, диаграммы, таблицы. Они очень облегчают запоминание и уменьшают объем конспектируемого материала.

Изучая курс, обращайтесь и к предметному указателю в конце книги. Пока тот или иной раздел не усвоен, переходить к изучению новых разделов не следует. Краткий конспект курса будет полезен при повторении материала в период подготовки к экзамену.

Изучение курса должно обязательно сопровождаться выполнением упражнений и решением задач. Решение задач – один из лучших методов прочного усвоения, проверки и закрепления теоретического материала. Решение типовых задач приведено в данном пособии в начале каждого раздела.

Консультации. В случае затруднений при изучении курса следует обращаться за консультацией в университет к преподавателю, рецензирующему контрольные работы. Консультации можно получить по вопросам организации самостоятельной работы и по другим организационно - методическим вопросам.

Лекции. В помощь студентам читаются лекции по важнейшим разделам курса, на которых излагаются не все вопросы, представленные в программе, а глубоко и детально рассматриваются принципиальные, но недостаточно полно освещенные в учебной литературе понятия и закономерности, составляющие теоретический фундамент курса химии. На лекциях даются также методические рекомендации для самостоятельного изучения студентами остальной части курса. Студенты, не имеющие возможности посещать

лекции одновременно с изучением курса по книге, слушают лекции в период установочных или экзаменационных сессий.

Самостоятельная работа приобщает студентов к научному творчеству, поиску и решению актуальных современных проблем.

СОДЕРЖАНИЕ

Материалы по дисциплине «Сертификация и лицензирование в сфере производства и эксплуатации ТнТТМО».....	3
Краткий курс лекций.....	4
Лицензирование основные понятия и определения.....	4
Лицензирование автотранспортной деятельности за рубежом.....	9
Лицензионные требования и условия при осуществлении перевозок автомобильным транспортом.....	13
Правовые основы лицензирования на автомобильном транспорте..	20
Лицензирование перевозок автомобильным транспортом.....	25
Государственное регулирование международных автомобильных перевозок.....	27
Сертификация: Основные понятия и определения.....	31
Правовые основы сертификации в России.....	34
Сертификация в зарубежных странах.....	38
Схемы сертификации.....	42
Формирование систем сертификации на автомобильном транспорте.....	46
Международная практика сертификации транспортных средств....	49
Сертификация транспортных средств в России.....	53
Сертификация услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.....	64
Методические рекомендации по изучению дисциплины и организации самостоятельной работы студентов.....	67
Рекомендации по работе с рекомендованной литературой, учебными пособиями, монографиями, периодикой.....	69

Степанов Николай Васильевич

СЕРТИФИКАЦИЯ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ
В СФЕРЕ ПРОИЗВОДСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТИТТМО

Молодёжный, 2020

Методические указания
для студентов инженерного факультета
направление подготовки
23.03.03 Эксплуатация
транспортно - технологических машин и комплексов