



Нефтяной Клуб
Санкт-Петербурга
Россия, 194044, г. СПб
Б. Сампсониевский пр., д.60
Тел. 336-52-57
факс 336-52-51
e-mail: neftclub@gmail.com
Исх. № 86 от 17.09.12

Обращение к Коллегии Евразийской экономической комиссии и Правительству Российской Федерации

О технических барьерах в торговле, связанных со вступлением в силу Технического регламента Таможенного Союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г., № 426)

Коллегия Евразийской экономической комиссии
Члену Коллегии – Министру по вопросам технического регулирования
Корешкову В.Н.

Телефон приемной: 8 (495) 604-40-38 доб. 1077. E-mail: pr-сес@mail.ru

**Копия: Заместителю Министра экономического развития Российской Федерации
Симоненко В.А.**

Адрес: 125993, ГСП-3, г. Москва, А-47, 1-я Тверская-Ямская ул., д. 1,3
E-mail: mineconom@economy.gov.ru

**Копия: Министру энергетики Российской Федерации
Новаку А.В.**

Адрес: 107996, ГСП-6, г. Москва, ул. Щепкина, д. 42. E-mail: minenergo@minenergo.gov.ru
Копия: Руководителю Федеральной службы по аккредитации

Шилову С.В.

Адрес: 115324, г. Москва, Овчинниковская наб., д. 181. Телефон по вопросам регистрации входящей корреспонденции:
(495) 951-50-09. E-mail: FSA@economy.gov.ru

**Копия: Руководителю Федерального агентства по техническому
регулированию и метрологии**

Элькину Г.Л.

Адрес: 119991, г. Москва, ГСП-1, В-49, Ленинский проспект, д. 1.
Телефоны для справок: (499) 236-03-00 Факс: (499) 236-62-31, (499) 237-60-32

О технических барьерах в торговле, связанных со вступлением в силу Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 826)

Как известно, с 31 декабря 2012 года вступает в силу Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 826). Разработчик ТР ТС 013/2011 – Республика Казахстан.

К сожалению, анализ требований данного Технического регламента ТС и комплекса взаимосвязанных с ним документов, принятых решениями Комиссии Таможенного союза, вызывает у российских нефтяных и топливных компаний обоснованные опасения с точки зрения возникновения на топливном рынке России и Таможенного союза с 31 декабря 2012 года дополнительных технических барьеров в торговле как на топливном рынке России, так и на единой таможенной территории Таможенного союза.

Есть серьезные претензии к качеству исполнения ТР ТС 013/2011 и взаимосвязанных с ним документов Таможенного союза с точки зрения нарушений действующего российского законодательства и международных правил и норм в области технического регулирования – по безопасности и обращению продукции на рынке, подтверждению соответствия продукции процедурам аккредитации и признания аккредитации российских органов по сертификации и испытательных лабораторий, а также использования аккредитованных испытательных лабораторий нефтеперерабатывающих заводов и нефтебаз России в процессе оценки соответствия продукции.

Так предпочтения (пункты 4.5, 7.3, 7.4 регламента и защитительные оговорки <*> и <***> Приложения 3 к Техническому регламенту) для Республики Казахстан к безопасности и обращению на рынке автомобильных бензинов и

дизельного топлива противоречат требованиям самого регламента ТР ТС 013/2011, а также требованиям Соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации (от 18 ноября 2010 года) и Соглашения об обращении продукции, подлежащей обязательной оценке (подтверждению) соответствия, на таможенной территории Таможенного союза (от 11 декабря 2009 года). В этой связи возникает сомнение в экономической целесообразности создания на данном этапе времени единой таможенной территории Таможенного союза применительно к топливному рынку как для Республики Казахстан, так и для других государств – членов Таможенного союза – Российской Федерации и Республики Беларусь.

Статья 6 ТР ТС 013/2011 и Приложение 8 к Техническому регламенту ТР ТС 013/2011 (СХЕМЫ ДЕКЛАРИРОВАНИЯ СООТВЕТСТВИЯ ТОПЛИВА) и ряд других документов Таможенного союза (Положение о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза и Положение о порядке включения органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, а также его формирования и ведения) противоречат международным и российским правилам и нормам, создают дополнительные технические барьеры в торговле, а также приводят к другим негативным последствиям:

нарушают права продавцов топлив;

нарушают права всех российских (кстати, также белорусских и казахстанских) нефтяных и топливных компаний (включая компании с государственной формой собственности) – ОСНОВЫ ЭКОНОМИКИ РОССИИ – в плане аккредитации и использования при оценке (подтверждении) соответствия продукции аккредитованных испытательных лабораторий нефтеперерабатывающих заводов и нефтебаз, которые по технической оснащенности и компетентности соответствуют международным стандартам, в том числе ГОСТ ИСО/МЭК 17025-2009 (ИСО/МЭК 17025:2005) «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий»;

создают предпосылки к постоянному росту цен на рынке услуг подтверждения соответствия нефтепродуктов, следовательно, к росту цен на нефтепродукты и другие товары и услуги;

исключают ответственность недобросовестных операторов топливного рынка за качество и безопасность производимых и реализуемых топлив;

нарушают антимонопольное законодательство и принципы конкуренции в области деятельности аккредитованных органов по сертификации и испытательных лабораторий;

разрушают действующую систему аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий, а также систему сертификации (подтверждения соответствия);

в принципе не отвечают интересам национальных экономик Российской Федерации и Республики Беларусь.

Через небольшой промежуток времени на рынке услуг органов по сертификации и испытательных лабораторий не будет конкуренции. Государственная система аккредитации испытательных лабораторий и органов по сертификации может потерять до 80–90% аккредитованных (производственных) испытательных лабораторий и большое количество органов по сертификации продукции всех отраслей промышленности России. Это в полной мере касается также Республики Беларусь и Республики Казахстан.

Применение «поточного метода» разработки технических регламентов на все виды продукции без учета передового мирового опыта не всегда соответствует целям и принципам технического регулирования. Под маркой реформ при недобросовестном подходе могут создаваться дополнительные технические барьеры в торговле, что, в конечном итоге, наносит вред интересам национальной экономики. Вступление Российской Федерации в ВТО уже предполагает, что наша политика технического регулирования должна соответствовать международным правилам и стандартам. Однако желание инициаторов и разработчиков некоторых технических регламентов заработать на этом деньги в сочетании с постоянным нарушением процедур общественного обсуждения и принятия технических регламентов может привести к негативным экономическим последствиям.

Приведем еще один пример такого подхода. Среди проектов технических регламентов Таможенного союза, внесенных на внутригосударственное согласование, представлен Технический регламент Таможенного союза «О требованиях к смазочным материалам, маслам и специальным жидкостям». К сожалению, в качестве разработчика проекта данного регламента выступает Министерство энергетики РФ. С точки зрения истории этого вопроса, следует отметить, что первая попытка разработать и принять технический регламент на смазочные материалы, масла и специальные жидкости была в 2005–2006 гг., но в ходе общественного обсуждения проекта специалистами нефтяных и топливных компаний была доказана абсурдность и нецелесообразность создания такого регламента. На самом деле невозможно создать технический регламент с едиными требованиями безопасности на столь широкую и неоднородную продукцию нефтепереработки, как смазочные материалы, масла и специальные жидкости. В мировой практике таких регламентов нет. Разработчик нового проекта Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к смазочным материалам, маслам и специальным жидкостям» в перечне замечаний и предложений к проекту ТР ТС в ответ на замечания специалистов Российского союза промышленников и предпринимателей признал, что международных регламентов и директив на смазочные материалы, масла и специальные жидкости нет. В итоге опять делается попытка принятия заведомо НЕИСПОЛНИМОГО Технического регламента Таможенного союза, с принятием которого производителям и продавцам данной продукции будет просто невозможно выполнить все искусственно созданные технические барьеры в торговле. Если государство (Российская Федерация) за весь период своего существования не смогло создать четкую и понятную (в техническом и экономическом смысле) систему сбора регенерации и утилизации отработанных смазочных материалов, масел и специальных жидкостей, то в приказном порядке новый технический регламент эти проблемы не решит. Производителям смазочных

- ▶ материалов, масел и специальных жидкостей будет дешевле прекратить их производство, но при этом остановится весь транспорт и стационарные объекты инфраструктуры и промышленности во всех отраслях.

В заключение приводим требования пункта 10 статьи 9 Федерального закона от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании»: «В случае несоответствия технического регламента интересам национальной экономики, развитию материально-технической базы и уровню научно-технического развития, а также международным нормам и правилам, введенным в действие в Российской Федерации в установленном порядке, Правительство Российской Федерации или федеральный орган исполнительной власти по техническому регулированию обязаны начать процедуру внесения изменений в технический регламент или отмены технического регламента.


Внесение изменений и дополнений в технический регламент или его отмена осуществляется в порядке, предусмотренном настоящей статьей и статьей 10 настоящего Федерального закона в части разработки и принятия технических регламентов».

Приложение:

1. Замечания к Техническому регламенту Таможенного союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 826) и взаимосвязанным с ним документам Таможенного союза, на 3 листах.

2. Предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации. Таможенного союза и ЕврАзЭС в области технического регулирования, на 4 листах.

Президент
НП «Нефтяной клуб СПб»



О.Б. Ашихмин

Приложение 1

Замечания к Техническому регламенту Таможенного союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 826) и взаимосвязанным с ним документам Таможенного союза

Требования пунктов 4.5, 7.3, 7.4 Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 013/2011, касающиеся сроков выпуска в обращение и обращения автомобильных бензинов и дизельного топлива различных экологических классов в странах-участницах Таможенного союза, **противоречат пункту 1.1 статьи 1 ТР ТС 013/2011.**

Технически и экономически **не обоснованны требования защитительной оговорки второго абзаца пункта 7.3 статьи 7 регламента**, разрешающей Республике Казахстан начинать определение содержания марганца, железа и монометиланилина в автомобильном бензине в срок не позднее 1 января 2014 года. **Это противоречит требованиям к безопасности пунктов 4.1 и 4.2 статьи 4 ТР ТС 013/2011 и Приложения 2 к Техническому регламенту ТС**, которые запрещают применение в автомобильном бензине металлосодержащих присадок (содержащих марганец, свинец и железо). На казахстанском топливном рынке появится не подлежащая государственному контролю и надзору масса фальсифицированных автомобильных бензинов с антидетонационными присадками и добавками (в том числе активно продающимися присадками китайского производства), содержащими железо (ферроценами) и марганец. Естественно, цена таких бензинов будет низкой. Это может привести к посягательству (нелегальными или легальными путями) опасных бензинов казахстанского производства на российский и белорусский топливные рынки. Российской Федерации и Республике Беларусь это не выгодно.

Не поддаются какому-либо объяснению **преференции для Республики Казахстан относительно нормирования предельной температуры фильтруемости в дизельных зимних и межсезонных топливах** экологических классов К2, К3, К4, К5 с отклонениями (оговорками) <***> и <***> **Приложения 3 к Техническому регламенту Таможенного союза** от общих требований для государств Таможенного союза. Такие дизельные топлива производства Республики Казахстан в принципе не могут экспортироваться в Республику Беларусь и Российскую Федерацию (выпускаться в обращение на единую таможенную территорию Таможенного союза), так как не будут соответствовать требованиям безопасности ТР ТС.

Не лучше (если не хуже) обстоят дела с разделами Технического регламента ТС, касающимися подтверждения соответствия продукции (**статья 6 и Приложение 8 к Техническому регламенту Таможенного союза**). При разработке этих разделов регламента взяты за основу следующие документы: Положение о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 7 апреля 2011 года № 624); Соглашение о взаимном признании аккредитации органов по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по оценке (подтверждению) соответствия (принято на заседании Межгоссовета ЕврАзЭС (высшего органа Таможенного союза) от 11 декабря 2009 г.); Положение о порядке включения органов по сертификации и испытательных лабораторий

(центров) в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, а также его формирования и ведения (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 319 (с учетом изменения, утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 17 августа 2010 года № 343).

На первый взгляд может показаться весьма мягкой и демократичной форма обязательного подтверждения соответствия продукции требованиям ТР ТС 013/2011 в виде декларирования соответствия, а не сертификации. На самом деле это далеко не так.

Так, например, разработчики и ответственные за принятие ТР ТС 013-2011 **не включили ПРОДАВЦОВ** в перечень заявителей при декларировании соответствия топлив в пункт 6.1 статьи 6 и Приложение 8 к Техническому регламенту Таможенного союза. Это противоречит статье 24 Федерального закона от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании». Положению о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям Технического регламента Таможенного союза (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 7 апреля 2011 года № 621) и практически всем международным правилам и нормам в этой сфере деятельности. Фактически получается, что на **топливном рынке Таможенного союза продавцы топлива не имеют права участия в процедурах подтверждения соответствия**. Рынок остался без продавцов. Достаточно одной этой грубой ошибки в редакции регламента ТР ТС 013/2011, чтобы серьезно усложнить или застопорить работу топливного рынка.

На заседании Межгоссовета ЕврАзЭС (высшего органа Таможенного союза) от 11 декабря 2009 г. правительства государств – членов Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества подписали **Соглашение о взаимном признании аккредитации органов по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по оценке (подтверждению) соответствия**. Этот документ соответствует правилам и принципам Соглашения по техническим барьерам в торговле Всемирной торговой организации, Договора об учреждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 года и Соглашения о проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25 января 2008 года. **В соответствии со статьей 2 данного Соглашения, стороны взаимно признают аккредитацию органов по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по оценке (подтверждению) соответствия, в национальных системах аккредитации государств сторон**. При этом стороны подтвердили, что аккредитация осуществляется национальными системами аккредитации на основе принципов: добровольности, открытости и доступности правил аккредитации, а также обеспечения равных условий заявителям, претендующим на получение аккредитации.

С другой стороны, требования **пункта 4.2.6 Положения** о порядке включения органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, а также его формирования и ведения (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 319 (с учетом изменения, утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 17 августа 2010 года № 343), **фактически вводят запрет на включение в Единый реестр испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза лабораторий, аккредитованных на техническую компетентность**. При этом лаборатории, аккредитованные на техническую компетентность, исключаются из национальной части Единого реестра лабораторий в случае аккредитации на территории стороны лаборатории на техническую компетентность и независимость в данной области аккредитации. Таким образом, **пункт 4.2.6 Положения не соответствует целям, правилам и принципам международных норм**: Соглашения по техническим барьерам в торговле Всемирной торговой организации, Соглашения ИЛАК (Международное сотрудничество по аккредитации лабораторий), ГОСТ ИСО/МЭК 17025-2009 (ИСО/МЭК 17025:2005) «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий», основных договоренностей в области технического регулирования Евразийского экономического сообщества и Таможенного союза. **При этом также нарушается действующее российское законодательство**: статья 3, пункты 2 и 12 статьи 7, пункт 10 статьи 9, статьи 18, 19, 30, 31, 31.1 Федерального закона № 184-ФЗ «О техническом регулировании». Концепция формирования единой национальной системы аккредитации в РФ (утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2010 г. № 1760-р), пункты 5, 6 и 7 Положения об аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по подтверждению соответствия (утв. Постановлением Правительства РФ от 24 февраля 2009 г. № 163).

Кроме того, **пункт 4.2.6 противоречит требованиям пунктов 2 и 3 самого Положения**, так как Единый реестр состоит из национальных частей, формирование и ведение которых обеспечивают уполномоченные органы государств – членов Таможенного союза. Создана такая ситуация, что уполномоченные органы государств – членов Таможенного союза должны **ИСКЛЮЧИТЬ** из национальных реестров испытательных лабораторий (центров) **ВСЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ЛАБОРАТОРИИ, аккредитованные на техническую компетентность**.

Получается, что система нефтепродуктообеспечения России, имеющая около 30 НПЗ, более 2 тысяч перевалочных и распределительных нефтебаз, более 25 тысяч АЗС, порядка 200 аккредитованных испытательных лабораторий нефтепродуктов, должна развивать только «независимые» (юридически) аккредитованные испытательные лаборатории. Таких («независимых») лабораторий в области испытаний нефтепродуктов в РФ всего несколько десятков, при этом **большинство из них являются филиалами зарубежных лабораторий**. При внесении таких ограничений в Технический регламент ТР ТС 013/2011 и другие документы Таможенного союза не учитывались экономическая целесообразность и территориальный фактор России. Теперь для проведения испытаний в целях оценки (подтверждения) соответствия даже НПЗ некоторых отдаленных регионов придется возить пробы нефтепродуктов в «независимые» испытательные лаборатории центральных регионов России. **Все предприятия нефтеперерабатывающей промышленности и нефтепродуктообеспечения (НПЗ и нефтебазы)** вместе с их аккредитованными испытательными лабораториями, оснащенными

современными средствами измерений и испытательным оборудованием, фактически оказались вне правового поля ТР ТС 013/2011, не могут быть включены в Единый реестр аккредитованных лабораторий Таможенного союза и проводить испытания нефтепродуктов для целей оценки соответствия нефтепродуктов требованиям ТР ТС 013/2011.

Все эти ограничения в полной мере касаются не только нефтепереработки и нефтепродуктообеспечения, но и ВСЕХ ОТРАСЛЕЙ ЭКОНОМИКИ Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан, входящих в Таможенный союз. Негативные последствия и экономический ущерб от такой непродуманной политики технического регулирования для национальной экономики России и других государств Таможенного союза могут быть огромными.

Перечень межгосударственных стандартов, национальных (государственных) государств — членов Таможенного союза (до принятия межгосударственных стандартов), в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) и межгосударственных стандартов, национальных (государственных) стандартов государств — членов Таможенного союза (до принятия межгосударственных стандартов), содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимых для применения и исполнения требований Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции (утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 826), **НЕ СООТВЕТСТВУЕТ СВОЕМУ НАЗВАНИЮ И ПРЕДНАЗНАЧЕНИЮ.** Данный перечень разработан с нарушением требований Положения о порядке формирования перечней международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия — национальных (государственных) стандартов, обеспечивающих соблюдение требований Технического регламента Таможенного союза и необходимых для осуществления оценки (подтверждения) соответствия (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 7 апреля 2011 года № 629). В частности, **в перечне отсутствует содержание первой половины его названия** — Перечень межгосударственных стандартов, национальных (государственных) государств — членов Таможенного союза (до принятия межгосударственных стандартов), в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011).

Президент
НП «Нефтяной клуб СПб»



О.Б. Ашихмин

Приложение 2

Предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации, Таможенного союза и ЕврАзЭС в области технического регулирования

1. Исключить из нормативных документов Российской Федерации, ЕврАзЭС и Таможенного союза требования (и терминологию) об аккредитации испытательных лабораторий на «независимость и техническую компетентность», так как это противоречит международным правилам и нормам, включая ИСО/МЭК 17025:2005 «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий». По международной практике, правилам и нормам испытательные лаборатории АККРЕДИТУЮТСЯ НА ТЕХНИЧЕСКУЮ КОМПЕТЕНТНОСТЬ: они или признаются технически компетентными, или не признаются вообще, если не отвечают критериям ИСО/МЭК 17025:2005. При этом аккредитация лаборатории не должна зависеть от их юридического статуса. Ограничения конкуренции на рынке услуг в сфере оценки и подтверждения соответствия недопустимы в любой форме, в том числе в виде запретов на аккредитацию производственных лабораторий или включения аккредитованных производственных испытательных лабораторий в Единый реестр Таможенного союза.

2. Проанализировать и переработать статью 6 ТР ТС 013/2011 и Приложение 8 к Техническому регламенту ТР ТС 013/2011 (СХЕМЫ ДЕКЛАРИРОВАНИЯ СООТВЕТСТВИЯ ТОПЛИВА). При этом целесообразно учесть международную практику и требования нормативных документов в области подтверждения соответствия передовых стран (ЕС, США и др.), а также **провести ревизию на предмет соответствия международным нормам и интересам экономики** Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан межгосударственных и национальных стандартов (и других документов в этой области), принятых за последнее время в рамках СНГ, ЕврАзЭС и Таможенного союза. Эти документы противоречат друг другу и вводят в заблуждение разработчиков технических регламентов, органы по сертификации, испытательные лаборатории и заявителей:

- Положение о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 7 апреля 2011 года № 621);
- Положение о порядке включения органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, а также его формирования и ведения (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 319 (с учетом изменения, утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 17 августа 2010 года № 343);

- Правила проведения сертификации нефтепродуктов (утверждены Постановлением Госстандарта России от 8 октября 1998 г. № 78);
- Р 50.1.046-2003 Рекомендации по выбору форм и схем обязательного подтверждения соответствия при разработке технических регламентов на продукцию (утверждены Постановлением Госстандарта России от 23 июня 2003 г. № 201а-ст);
- ГОСТ Р 53229-2008 «Оценка соответствия. Правила проведения работ по подтверждению соответствия автомобильного и авиационного бензина, дизельного и судового топлива, топлива для реактивных двигателей и топочного мазута» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 25 декабря 2008 г. № 743-ст);
- ГОСТ Р 53604-2009 «Оценка соответствия. Система национальных стандартов в области оценки соответствия» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2009 г. № 921-ст);
- ГОСТ Р 53603-2009 «Оценка соответствия. Схемы сертификации продукции в Российской Федерации» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2009 г. № 920-ст);
- ГОСТ Р 54008-2010 «Оценка соответствия. Схемы декларирования соответствия» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 30 ноября 2010 г. № 613-ст);
- ГОСТ Р 54011-2010 «Оценка соответствия. Общие правила отбора образцов продукции при проведении обязательного подтверждения соответствия третьей стороной» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 30 ноября 2010 г. № 616-ст);
- ГОСТ Р 54293-2010 «Анализ состояния производства при подтверждении соответствия» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 декабря 2010 г. № 1134-ст);
- Рекомендации по межгосударственной стандартизации РМГ 102-2010 «Модули оценки (подтверждения) соответствия и схемы сертификации» (приняты Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 37 от 10 июня 2010 г.).

3. Регламентировать в схемах подтверждения соответствия ТР ТС 013/2011 и других технических регламентов ЕвразЭС и Таможенного союза две формы обязательного подтверждения соответствия — декларирование соответствия и сертификацию, предоставив заявителю самому выбирать любую из двух форм.

4. Предоставить аккредитованным на техническую компетентность **производственным испытательным лабораториям право на проведение испытаний продукции** для целей оценки соответствия **в качестве первой стороны** (для своего предприятия), **второй стороны, а также в качестве третьей стороны** — для других предприятий и организаций (см. пункты 2.2 — 2.4 ГОСТ Р ИСО/МЭК 17000-2009 (ИСО/МЭК 17000:2004) «Оценка соответствия. Словарь и общие принципы»). Одновременно разрешить в схемах сертификации ТР ТС 013/2011, как один из вариантов, следующую схему сертификации: сертификационные испытания продукции производит аккредитованная испытательная лаборатория (**ИЛ**) предприятия (деятельность по оценке соответствия первой стороной), а деятельность по оценке и подтверждению соответствия в качестве третьей стороны осуществляет орган по сертификации (**ОС**). При этом ОС участвует в отборе проб (образцов продукции), контроле за проведением испытаний в производственной аккредитованной испытательной лаборатории и подтверждает соответствие продукции сертификатом соответствия. Таким же образом может осуществляться плановый инспекционный контроль за сертифицированной продукцией. Применение такой схемы сертификации было разрешено Правилами проведения сертификации нефтепродуктов (утв. Постановлением Госстандарта РФ от 8 октября 1998 г. № 78).

С учетом рыночной стоимости услуг ОС и аккредитованных ИЛ **при такой схеме сертификации накладные расходы НПЗ и нефтебаз на оценку и подтверждение соответствия одной марки автомобильного бензина или дизельного топлива могут быть в три-четыре раза меньше, чем при схеме декларирования соответствия** на основании результатов оценки соответствия «независимой» аккредитованной ИЛ. Соответственно, в схемах декларирования соответствия ТР ТС 013/2011 предусмотреть вариант оценки соответствия продукции первой стороной (аккредитованной ИЛ предприятия-изготовителя). В международной практике такие схемы применяются в комплексе с повышением МЕР ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ПРОДУКЦИИ при выпуске в обращение и реализации продукции на рынке.

5. Исключить из Положения о порядке включения органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, а также его формирования и ведения (утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 г. № 319 (с учетом изменения, утвержденную Решением Комиссии Таможенного союза от 17 августа 2010 г. № 343) **пункт 4.2.6**, противоречащий международным нормам и действующему российскому законодательству.

6. Приостановить действие и направить на доработку «Перечень межгосударственных стандартов, национальных (государственных) государств — членов Таможенного союза (до принятия межгосударственных стандартов), в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011) и межгосударственных стандартов, национальных (государственных) стандартов государств — членов Таможенного союза (до принятия межгосударственных стандартов), содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимых для применения и исполнения требований Технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС 013/2011)

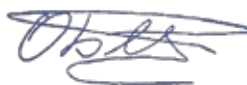
и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции», утвержденный пунктом 2 Решения Комиссии Таможенной союза от 18 октября 2011 г. № 826.

7. Рекомендовать Национальному органу по аккредитации **исключить** из требований (процедур) к аккредитации на техническую компетентность испытательных лабораторий необходимость **обязательного включения технических регламентов в область аккредитации испытательных лабораторий**. Включение в области аккредитации ИЛ технических регламентов, которые постоянно корректируются или меняются на новые (например, российские регламенты — на ТР ТС, затем — на ТР ЕврАзЭС и т.д.), с точки зрения технической компетентности любой лаборатории, не имеет никакого практического смысла. Испытательные лаборатории подтверждают техническую компетентность по методам испытаний, указанным в нормативных документах (стандартах) на продукцию и методы испытания продукции. В свою очередь, с принятием нового технического регламента или изменения к техническому регламенту в СООТВЕТСТВИИ с действующим законодательством в обязательном порядке вносятся изменения в нормативные документы (стандарты) на продукцию по нормативным значениям показателей безопасности, согласно требованиям нового технического регламента (или изменения к техническому регламенту). Поэтому в области аккредитации ИЛ целесообразно включать только нормативные документы (стандарты) на продукцию и методы испытаний продукции, что и практиковалось ранее. Такой подход позволит избежать нерациональных затрат времени и денег на аккредитацию ИЛ в дополнительной области (расширение области аккредитации ИЛ) и существенно снизит документооборот и нагрузку на национальный орган по аккредитации. В итоге будут устранены дополнительные технические барьеры в торговле.

8. Рекомендовать органам технического регулирования Таможенного союза и ЕврАзЭС отменить практику разработки и принятия параллельных технических регламентов (и взаимосвязанных с ними документов) на однородную номенклатуру продукции. В качестве негативного примера можно привести Технический регламент Таможенного Союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (утв. Решением Комиссии Таможенного союза 18 октября 2011 г. № 826) и Проект Технического регламента ЕврАзЭС «Требования к безопасности автомобильного бензина, дизельного топлива и мазута» (разработчик ТР ЕврАзЭС — Республика Казахстан). В случае принятия Технического регламента ЕврАзЭС «Требования к безопасности автомобильного бензина, дизельного топлива и мазута» после введения в действие ТР ТС 013/2011 создается абсурдная ситуация. Государства Таможенного союза одновременно входят в состав ЕврАзЭС, но при этом **требования ТР ТС 013/2011 и Проекта Технического регламента ЕврАзЭС к автомобильному бензину, дизельному топливу и мазуту сильно отличаются по следующим признакам: терминологии, перечню и нормативным значениям показателей безопасности, срокам перехода на выпуск в оборот (обращение) и оборот автомобильного бензина и дизельного топлива различных экологических классов, схемам подтверждения соответствия**. Каждый разработчик нового технического регламента (и взаимосвязанных с ними документов) пытается создать новую терминологию (понятийный аппарат), игнорируя требования действующих международных, межгосударственных и национальных стандартов: ГОСТ Р ИСО/МЭК 17000-2009 (ИСО/МЭК 17000:2004) «Оценка соответствия. Словарь и общие принципы», ИСО 9000—2000 «Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь», ИСО 9001—2000 «Системы менеджмента качества. Требования», ГОСТ ИСО/МЭК 17025-2009 (ИСО/МЭК 17025:2005) «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий», ГОСТ 26098-84 «Нефтепродукты. Термины и определения» и другие НД. С принятием данной редакции Технического регламента ЕврАзЭС становится непонятной дальнейшая судьба (в области технического регулирования) авиационного бензина, судового топлива и топлива для реактивных двигателей. Кроме того, опять начнутся процедуры аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий на соответствие требованиям Технического регламента ЕврАзЭС — это деньги и время. Почему нельзя использовать опыт ЕС, директивы которого с требованиями к безопасности автомобильного бензина и дизельного топлива взяты за основу технических регламентов государств Таможенного союза и ЕврАзЭС? В создавшейся ситуации, на наш взгляд, **целесообразно отменить** (или приостановить срок введения в действие) **ТР ТС 013/2011 и разработать с учетом европейского опыта и состояния экономики государств-членов ЕврАзЭС ЕДИНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ЕврАзЭС «Требования к безопасности автомобильного бензина и дизельного топлива»**.

Следует отметить, что **требования к безопасности авиационного бензина, судового топлива, мазута и топлива для реактивных двигателей**, указанные в Техническом регламенте РФ «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту» (утв. Постановлением Правительства РФ от 27 февраля 2008 года № 118) и Техническом регламенте Таможенного Союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту», **в основном ДУБЛИРУЮТ УСТАРЕВШИЕ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТАНДАРТЫ (СНГ)**. Включать устаревшие требования безопасности на продукцию в новые технические регламенты нецелесообразно в принципе.

Президент
НП «Нефтяной клуб СПб»



О.Б. Ашихмин

**Обращение опубликовано с корректорскими правками*