Министерство промышленности и торговли Российской Федерации

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
«ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ
И АВТОМОТОРНЫЙ ИНСТИТУТ «НАМИ»
(ФГУП «НАМИ»)

УДК 629.331 (004.91)
Рег. № НИОКТР:
АААА-А18-118081790020-1
Рег. № ИКРБС

УТВЕРЖДАЮ

Исполнительный директор ФГУП «НАМИ»

_____А.Б. Жилинский

_____2018 г.

ОТЧЕТ
О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

Анализ международного опыта и практики применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств

по теме

ПРОВЕДЕНИЕ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНОЙ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРАКТИК ПЕРЕХОДА К ОФОРМЛЕНИЮ ЮРИДИЧЕСКИ ЗНАЧИМЫХ ЭЛЕКТРОННЫХ ДОКУМЕНТОВ ОБ ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ И ПОДГОТОВКА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ФОРМИРОВАНИЮ ПРАВА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩЕГО УНИФИЦИРОВАННЫЕ ПОДХОДЫ К ОФОРМЛЕНИЮ ЮРИДИЧЕСКИ ЗНАЧИМЫХ ДОКУМЕНТОВ, УДОСТОВЕРЯЮЩИХ СООТВЕТСТВИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ТРЕБОВАНИЯМ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА «О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» (ТР ТС 018/2011), С УЧЕТОМ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА

(промежуточный, этап 1)

Руководитель НИР,
заместитель генерального директора
по техническому регулированию _____С.А. Аникеев

Москва 2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Руководитель НИР, заместитель генерального директора по техническому регулированию	_____ (подпись, дата)	С.А. Аникеев (заключение)
Ответственный исполнитель, начальник Управления по взаимодействию с органами государственной власти Российской Федерации и Административным органом в Женевском Соглашении 1958 года	_____ (подпись, дата)	М.П. Ухаботов (разделы 1, 2, 3, заключение)
Советник генерального директора по техническому регулированию, докт. техн. наук	_____ (подпись, дата)	Б.В. Кисуленко (раздел 2)
Директор центра «Оценка соответствия транспортных средств и их компонентов», канд. техн. наук	_____ (подпись, дата)	А.И. Щепкин (раздел 3)
Начальник Управления разработки систем оценки соответствия, канд. техн. наук	_____ (подпись, дата)	А.В. Бочаров (раздел 2.2)
Заведующий отделом	_____ (подпись, дата)	А.А. Миронов (раздел 2.1)
Старший научный сотрудник	_____ (подпись, дата)	Т.Э. Морозова (раздел 2.2)
Старший научный сотрудник	_____ (подпись, дата)	Д.Г. Коробов (разделы 1, 2.3)
Генеральный директор ГНУ «Объединенный институт машиностроения Национальной академии наук Беларуси», канд. техн. наук	_____ (подпись, дата)	С.Н. Поддубко (разделы 1, 2, 3)

Начальник НТЦ СММ
ГНУ «Объединенный институт
машиностроения Национальной
академии наук Беларуси»,
канд. техн. наук _____ В.Я Павловский
(подпись, дата) (раздел 1)

Научный сотрудник НТЦ СММ
ГНУ «Объединенный институт
машиностроения Национальной
академии наук Беларуси» _____ Т.В. Каменко
(подпись, дата) (раздел 2)

Директор филиала НТЦ
«Республиканский полигон
для испытаний мобильных машин»
ГНУ «Объединенный институт
машиностроения Национальной
академии наук Беларуси»
_____ С.А. Кот
(подпись, дата) (раздел 3)

Нормоконтролер, младший научный
сотрудник _____ А.Ю. Пехов
(подпись, дата)

РЕФЕРАТ

Отчет 127 с., 1 кн., 1 табл., 2 источн., 4 прил.

КОЛЕСНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ, ОДОБРЕНИЕ ТИПА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, ЭЛЕКТРОННЫЕ ДОКУМЕНТЫ.

Объектом исследования является методология внедрения электронного документооборота в сфере оценки соответствия колесных транспортных средств и ее согласование с системой электронных паспортов транспортных средств в Евразийском экономическом союзе.

Цель работы - Выработка предложений, на основе всестороннего анализа международного и регионального опыта, по формированию права Евразийского экономического Союза, предусматривающего унифицированные подходы к оформлению юридически значимых электронных документов, удостоверяющих соответствие колесных транспортных средств требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

На первом этапе была исследована история вопроса, был проведен анализ международного опыта и практики применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств, и были определены критерии, предъявляемые к электронным документам, оформляемым при этих процедурах.

Результаты работы предназначены для официального использования Евразийской экономической комиссией.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 7
1 Историческая справка: электронное удостоверение соответствия колесных транспортных средств обязательным требованиям 9
2 Результаты анализа международного и регионального опыта и практики применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств 16
2.1 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) 16
2.2 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в странах Европейского Союза (ЕС) 18
2.3 Общие сведения об электронной базе данных ЕЭК ООН DETA и ее правовом статусе 23
2.4 Опыт и практика применения электронного документооборота в области государственной регистрации колесных транспортных средств в ЕС и ЕАЭС 33
2.5 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в США 38
2.6 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в Японии 42
2.7 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в Китае 44

3 Критерии, предъявляемые к электронным документам, оформляемым при процедурах оценки соответствия колесных транспортных средств 46
3.1 Критерии, предъявляемые к системе электронных паспортов транспортных средств 46
3.2 Общая структура критериев 47
3.3 Криптографические критерии 55
3.4 Форматно-логические критерии 62
3.5 Технологические критерии 66
3.6 Перечень критериев 76
Заключение 79
Список использованных источников 82
Приложения:
Приложение А - Информация из руководства пользователя базой данных E-Typ 83
Приложение Б - Внешний вид основных вкладок системы HDDS3 114
Приложение В - Описание системы CERON компании Daimler AG 117
Приложение Г - Положения Женевского Соглашения 1958 г., и Правил ООН № 0 в отношении МОУТКТС (IWVTA), касающиеся использования базы данных DETA 125

ВВЕДЕНИЕ

В ходе реализации интеграционных процессов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) для государств-членов ЕАЭС возникла необходимость в развитии взаимодействия в области оценки соответствия продукции автомобилестроения посредством формирования электронного документооборота в едином для государств-членов ЕАЭС правовом поле.

Реализуемый в ЕАЭС переход к электронному документообороту, в том числе, к единой системе электронных паспортов транспортных средств (шасси) требует согласования процессов системы электронных паспортов и процессов оценки соответствия колесных транспортных средств (шасси), принимая во внимание необходимость перевода документооборота этих процессов в электронную форму. Использование в настоящий момент разной методологии подхода к процессам оценки соответствия и процессам системы электронного паспорта не позволяет в должной мере обеспечить запуск механизмов их интеграции на национальных уровнях государств-членов ЕАЭС.

В рамках научно-исследовательской работы проведен анализ необходимых действий по формированию общих принципов реализации положений технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) в связи с назревшей необходимостью развития информационного взаимодействия внутри ЕАЭС; выработки юридически значимых механизмов электронного документооборота процессов оценки соответствия колесных транспортных средств (шасси) с учетом международного и регионального опыта, а также международных обязательств государств-членов ЕАЭС как участников Женевского Соглашения 1958 г. и реализуемого в рамках данного Соглашения взаимодействия в формировании и использовании договаривающимися сторонами электронной базы данных ЕЭК ООН по официальным утверждениям типа DETA, предназначенной для обмена

документацией о предоставленных административными органами стран-участниц Женевского Соглашения 1958 г. официальных утверждений типа.

В ходе первого этапа исследований был проведен анализ международного опыта и практики применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств, а также был разработан перечень критериев, предъявляемых к электронным документам, оформляемым при процедурах оценки соответствия.

Работа выполнялась на основании договора с Евразийской экономической комиссией от 05.07.2018 № Н-16/221.

1 Историческая справка: электронное удостоверение соответствия колесных транспортных средств обязательным требованиям

В эволюции документооборота, по мере совершенствования оргтехники, можно выделить следующие этапы:

1) Использование документов, подготовленных с использованием печатной техники на бумажных носителях, заверяемых посредством ручной подписи ответственного лица;

2) Компьютеризация процесса подготовки документов с дальнейшим их выводом на бумажный носитель, по-прежнему заверяемых ручной подписью ответственного лица.

3) Хранение сканированных копий документов в электронных базах данных с возможностью поиска документов по определенным атрибутам (марка транспортного средства, дата оформления документа и т.п.);

4) Замена в документах ручной подписи на электронно-цифровую подпись;

5) Генерирование документов, в дальнейшем заверяемых электронной подписью, электронными базами данных в автоматическом режиме на основании информации, введенной теми или иными способами в базу данных: как посредством ручного ввода необходимых исходных данных, так и посредством автоматического распознавания необходимой исходной информации, поступающей из определенных установленных источников.

В СССР впервые проблемой комплексной автоматизации делопроизводства начали заниматься в 1980-х гг. в государственном секторе, в Центральном Комитете Коммунистической партии Советского Союза (ЦК КПСС). Сначала была автоматизирована деятельность Общего отдела и ряда секретариатов. Общий отдел был тогда крупнейшим в структуре ЦК КПСС, и через него проходили все поступающие в ЦК КПСС документы и все исходящие директивы. Затем, в течение нескольких лет была автоматизирована вся система работы с документами в ЦК КПСС и

Политбюро ЦК КПСС. Разработанная электронная система документооборота ЦК КПСС стала в дельнейшем использоваться в Аппарате Президента СССР и в Администрации Президента Российской Федерации.

Российский рынок систем электронного документооборота зародился в 1990-х гг., когда начали создавать универсальные системы электронного документооборота. Деятельность по разработке программного обеспечения по автоматизации делопроизводства была очень популярна, и на российском рынке было представлено более двух десятков подобных программ. Связано это с тем, что в данной области отсутствовала конкуренция со стороны западных фирм (несмотря на то, что было много предложений с их стороны).

В ноябре 1995 г. в Академии Государственной службы Российской Федерации состоялась первая научно-техническая конференция по электронному документообороту, архивам и безбумажным технологиям «DOCFLOW 95», целью которой было представление в сжатом обзоре решений в области управления электронными документами. В работе конференции участвовали 30 компаний, предлагающих решения в области информационных систем.

Началом формирования сегмента систем электронного документооборота можно считать 1995 г., когда стали заметными первые тиражные системы, ориентированные на делопроизводство. Примерами таких систем стали «Евфрат» и «Дело». Российская традиция вертикального документооборота, при которой документ перед тем, как попасть к исполнителю, должен пройти через руководство, обусловила особенности первых систем автоматизации.

На следующем этапе, который длился примерно с 1997 по 2000 гг., на российском рынке появились электронные архивы документов. Одним из представителей является система «DOCS Open». Однако большого развития в России это направление тогда не получило ввиду специфической традиции ведения делопроизводства и документооборота. Примерно в тот же период появились первые системы, реализующие так называемую технологию

«workflow». Они были направлены сугубо на автоматизацию взаимодействия между исполнителями и работали в отрыве от процессов управления документами. В качестве примера можно привести российскую систему «OPTIMA WorkFlow» и западную «Staffware».

Комплексные системы электронного документооборота появились в 2002-2003 гг. Они объединили в себе технологию workflow и возможности организации электронных архивов документов. С их появлением можно говорить о внедрении полноценных систем электронного документооборота, позволявших работать, в том числе, и с содержанием документов.

2006 г. можно назвать годом становления современных систем электронного документооборота, объединивших в себе функциональные возможности по управлению документами и взаимодействием исполнителей.

С 2011 г. и по настоящее время в системах электронного документооборота, как и во всей сфере информационных технологий (IT), четко выделилась тенденция ориентации на пользователя: системы становятся более удобными, делается упор на создание интуитивно понятных интерфейсов [1].

Разработка технических требований к автотранспортным средствам велась по мере совершенствования и усложнения их конструкции, а также увеличения количества автомобилей, участвующих в дорожном движении. В СССР стандартизация в автомобилестроении начиналась в эпоху индустриализации, в 1930-е гг. Разработка требований в то время велась на национальном уровне.

После окончания Второй Мировой войны стала активно развиваться международная торговля. Европейские страны, находясь на сравнительно небольшой территории, ранее других столкнулись с проблемой различия национальных требований к автотранспортным средствам.

В этой связи подкомитет по автомобильному транспорту недавно образованной Европейской Экономической комиссии ООН в 1952 г. создал Рабочую группу экспертов по конструкции транспортных средств (WP.29),

компетентных в области разработки технических требований к транспортным средствам, в целях обеспечения выполнения общих технических предписаний, изложенных в Женевской Конвенции о дорожном движении 1949 г. В этих предписаниях констатировалось, что именно конструктивные характеристики автотранспортных средств являются одной из основных причин ДТП, гибели и травмирования людей.

20 марта 1958 г. в Женеве было заключено «Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств и прицепов» (Женевское Соглашение 1958 г.). Ранее согласованные в Риме в 1956 г. предписания для фар с асимметричным лучом ближнего света были названы «Правила ЕЭК ООН № 1», и они стали первым приложением к Женевскому Соглашению 1958 г.

СССР присоединился к Женевскому Соглашению 1958 г. на основании постановления Совета Министров СССР от 31 октября 1986 г. № 1295. Нотой Правительства Российской Федерации от 13 января 1992 г., было заявлено, что Российская Федерация является государством- продолжателем СССР по осуществлению прав и выполнению обязательств, вытекающих из договоров, заключенных СССР.

Европейский Союз занимается вопросами гармонизации технических требований в области автомобилестроения с 1960-х гг. Главная цель, стоящая перед Европейским Экономическим Сообществом - ЕЭС (прежнее название ЕС), заключалась в том, чтобы создать систему, при которой тип транспортного средства, который был утверждён в одной стране ЕЭС как соответствующий полному комплекту единообразных технических требований, имел бы право на свободную продажу во всех странах ЕЭС без каких-либо дальнейших проверок соответствия.

В 1970 г. в ЕЭС была принята так называемая «рамочная» Директива 70/156, в которой устанавливалась обязательная единообразная процедура утверждения типа комплектного транспортного средства (WVTA)

категории М1 (легкового автомобиля) в странах ЕС (далее в тексте используется современное название Европейского союза) на соответствие техническим требованиям, регламентируемым другими Директивами ЕС, и определялся механизм взаимного признания результатов этой процедуры в других странах ЕС. Директива установила основные принципы и административные процедуры утверждения типа в рамках ЕС. К настоящему времени эта процедура охватывает категории транспортных средств М, N и О (пассажирские и грузовые автомобили и прицепы к ним). Для любого транспортного средства, системы или компонента, выпускаемых на рынок ЕС, изготовители должны пройти процедуры официального утверждения типа в компетентном органе одной из стран ЕС.

В первой половине 1990-х гг. сложилась ситуация, связанная с изменением геополитических и экономических условий в Европе и мире. Распад СЭВ, СССР, Югославии, Чехословакии привёл к увеличению числа потенциальных участников Женевского Соглашения 1958 г. В то же время, Европейский Союз становился всё более объединённой региональной организацией, и ему не хотелось терять свои позиции перед лицом более многочисленных, но менее развитых в экономическом и техническом плане конкурентов. Одновременно США, заключив с Мексикой и Канадой Соглашение о Северо-Американской зоне свободной торговли (NAFTA) и, войдя в Азиатско-Тихоокеанское экономическое соглашение (APEC), укрепили своё положение по отношению к ЕС. США и Япония как крупнейшие мировые производители автомобилей стремятся иметь соответствующее влияние в сфере разработки международных стандартов и устранить максимум препятствий для доступа на европейский рынок. Новой реальностью стало открытие рынков стран бывшего СССР, стран Восточной и Центральной Европы. Страны Восточной Европы постепенно интегрировались в Европейский Союз, который защищает свой объединенный рынок от продукции третьих стран, в том числе посредством мер нетарифного регулирования.

Изначально Женевское Соглашение 1958 г. содержало положение о том (статья 5), что административные органы каждой договаривающейся стороны, применяющие Правила ООН, направляют административным органам других договаривающихся сторон, применяющих те же Правила ООН, предоставленные сообщения об официальном утверждении типа с приложением документов, послуживших основанием для их выдачи.

Одной из причин пересмотра в 1995 г. Женевского Соглашения 1958 г. стал колоссальный рост документооборота между правительственными учреждениями стран-участниц Соглашения, Секретариатом ЕЭК ООН в Женеве и штаб-квартире ООН в Нью-Йорке вследствие увеличения количества договаривающихся сторон Соглашения более чем в два раза, а количества Правил ООН – более чем в 10 раз, в связи с чем вышеприведенное положение статьи 5 стало неисполнимым. Оно было исключено из Соглашения при его втором пересмотре в 1995 г. Вместо него Соглашение стало содержать положение о том, что административные органы договаривающихся сторон направляют вышеуказанную информацию по запросу административных органов других договаривающихся сторон.

Сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ООН используются в национальных и региональных процедурах разрешения допуска транспортных средств к эксплуатации, в том числе и в ЕАЭС. Сами Правила ООН являются нормативной базой технического регламента Таможенного союза (прежнее название ЕАЭС) «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.

Подтверждение соответствия требованиям безопасности проводится или в отношении типового образца с оценкой способности изготовителя серийно выпускать транспортные средства, аналогичные проверенному образцу (процедура одобрения типа), или в отношении непосредственно транспортного средства (процедура оценки соответствия единичного транспортного средства).

Государственная регистрация удостоверяет возможность эксплуатации конкретного транспортного средства, имеющего подтверждение соответствия требованиям безопасности, установленным на момент выпуска в обращение этого транспортного средства. Поэтому государственную регистрацию можно рассматривать как удостоверение соответствия установленным требованиям безопасности конкретного транспортного средства.

Сведения о документе, удостоверяющем соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, вносятся в паспорт транспортного средства (ПТС).

ПТС был введен постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 18.05.1993 № 477.

15.08.2014 в Москве было заключено Соглашение о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов, действующее в рамках ЕАЭС. В России оно было ратифицировано Федеральным законом от 02.06.2016 № 156-ФЗ.

Решением Евразийской экономической комиссии от 22.09.2015 № 122 был утвержден Порядок функционирования систем электронных паспортов.

В настоящее время механизм оформления электронных ПТС еще отрабатывается. Переход к оформлению электронных ПТС планируется завершить к 01.11.2019 в соответствии с решением, принятым на заседании Коллегии Евразийской экономической комиссии 29.05.2018.

2 Результаты анализа международного и регионального опыта и практики применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств

2.1 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС)

Система электронного документооборота в странах ЕАЭС: Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации в области оценки соответствия колесных транспортных средств в настоящее время включает:

- национальные части Единого реестра выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии в рамках Таможенного Союза (с выделением в особую составляющую документов, удостоверяющих соответствие требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011);
- реестры национальных систем подтверждения соответствия в части сертификатов соответствия на продукцию и услуги, одобрений типа транспортного средства (оформленных до вступления в силу ТР ТС 018/2011), сообщений, касающихся официального утверждения типа транспортного средства на основании Правил ООН, сертификатов соответствия системы менеджмента качества

Для ведения реестров используются информационные технологии, позволяющие обеспечить сбор, хранение, систематизацию, актуализацию, изменение и защиту информации, а также предоставление с использованием сети Интернет свободного доступа к необходимой информации.

Аккредитованные и внесенные в Единый Реестр Таможенного союза органы по сертификации имеют авторизованный доступ к реестрам для работы (регистрации и внесения предусмотренной формами реестра информации) в онлайн-режиме.

Коллегией Евразийской экономической комиссии были приняты Решения от 26.07.2016 № 88 «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общего процесса «Формирование и ведение единых реестров выданных или принятых документов об оценке соответствия требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза (технических регламентов Таможенного союза)» и от 10.05.2016 № 39 «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общего процесса «Формирование и ведение единых реестров выданных или принятых документов об оценке соответствия требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза (технических регламентов Таможенного союза)», в которых содержится описание форматов и структур электронных документов и сведений, обеспечивающих функционирование электронных баз данных (реестров) документов, удостоверяющих соответствие требованиям ТР ТС 018/2011. В настоящее время в указанные базы данных загружаются сканированные копии в формате PDF документов, изначально оформленных на бумажном носителе. Недостаток атрибутов у этих документов затрудняет возможность их поиска.

Другие элементы электронного документооборота в части оценки соответствия колесных транспортных средств и их компонентов в странах ЕАЭС не применяются.

В настоящее время в ЕАЭС отсутствует взаимное признание государствами-членами ЕАЭС электронной цифровой подписи [2].

Вывод по разделу:

Система электронного документооборота в странах ЕАЭС в области оценки соответствия колесных транспортных средств в

настоящее время включает электронные базы данных (реестры) по удостоверяющим соответствие документам. Другие элементы электронного документооборота в части оценки соответствия колесных транспортных средств и их компонентов в странах ЕАЭС не применяются.

2.2 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в странах Европейского Союза (ЕС)

В настоящее время европейские компетентные органы используют подключенные серверы и централизованные базы данных для обмена документацией об утверждении типа. В 2006 г. была запущена Европейская система обмена официальными утверждениями типа (European Type Approval Exchange System - ETAES). Первыми участниками пилотного проекта стали Германия, Бельгия, Франция, Исландия, Люксембург, Нидерланды, Испания и Великобритания.

ETAES это сервер, поддерживающий цифровой обмен европейскими документами об утверждения типа, включая официальные утверждения типа комплектного транспортного средства (WVTA), который доступен только для европейских компетентных органов по официальному утверждению типа. В настоящее время к ETAES подключены страны ЕС, а также Швейцария, Норвегия и Исландия.

Список пользователей системой ETAES является ограниченным и закрытым, и эти пользователи полностью доверяют друг другу. Поэтому использование системы ETAES не регулируется нормативными документами ЕС. Порядок использования системы ETAES определяется на совещаниях европейских компетентных органов по официальному утверждению типа, проходящих под патронажем Европейской Комиссии.

Система ETAES использует программный продукт TypMaster/DD от компании T-Systems International GmbH. Его особенностями является низкая

стоимость при высокой степени безопасности и конфиденциальности и возможность передачи информации с высокой скоростью через стандартные интернет-порталы.

Система ETAES, по существу, является базой данных, которая обеспечивает возможность загрузки и скачивания сканированных сообщений об официальном утверждении типа в формате PDF.

Работа сервера системы ETAES обеспечивается административным органом Германии в Женевском Соглашении 1958 г. Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), который внедрил систему электронного документооборота с партнерами по получению официального утверждения типа начиная с 1997 г.

Документооборот между заявителем, испытательной лабораторией и уполномоченным государственным органом (KBA) осуществляется через информационную базу данных E-Typ. Система E-Typ использует программный продукт TypMaster/DD от компании T-Systems International GmbH. Текущая версия 3.1.

Доступ к системе E-Typ устанавливается KBA для соответствующих партнеров (производителей (заявитель на официальное утверждение типа) и/или технических служб) после получения заявки на участие. Аутентификации в системе осуществляется по комбинации имени пользователя и пароля. Производители получают доступ к системе после прохождения процедуры первоначальной оценки. Технические службы получают доступ после их назначения KBA. Дополнительная информация по доступу в систему располагается на домашней странице KBA в разделе «автомобильная технология».

Распределение полномочий в базе данных осуществляется на уровне групп пользователей и индивидуальных пользователей в случае необходимости. Если пользователь работает совместно с несколькими партнерами в процессе утверждения типа (например, производитель с несколькими техническими службами), закрытость передаваемой информации обеспечивается путем предоставления /отзыва соответствующих

прав доступа. Таким образом, только заявитель, ответственная техническая служба и KBA получают доступ к документам по заявке (многоклиентный доступ), при этом доступ всех других пользователей приложения к этим документам закрыт.

База данных позволяет обмениваться документами в различных форматах (PDF, MS Word). Основной используемый для работы формат – PDF.

Подписания документов электронной цифровой подписью не требуется. В тех документах, которые требуют наличия подписи, допускается применение факсимиле. Передача документов осуществляется по протоколу HTTPS в зашифрованном виде, объем передаваемых файлов не ограничен.

Заявка на сертификацию подается отдельно на специально предназначенный адрес электронной формы в свободном формате. Уведомления об этапах подготовки документов по поданной заявке высылаются заявителю по электронной почте. Одобрение типа загружается на портал в виде файла PDF и имеет силу без последующего заверения.

В процедуре утверждения типа документы передаются через E-Typ следующим образом:

Для каждой процедуры утверждения заявитель создает новый документ в системе и информационную папку в нем.

Техническая служба дополняет документ протоколом испытаний.

Заявитель информирует KBA, отправляя заявку по электронной почте.

После получения заявки на предоставление утверждения типа сотрудники KBA приступают к работе над документом.

Содержание документа проверяется со стороны KBA, вводится запрет на изменение атрибутов и частей документа. Форматирование записей изменяется на полужирный / курсив.

После предоставления утверждения типа KBA помещает полное утверждение в раздел новых документов.

Владелец утверждения и техническая служба могут сохранить копию предоставленного утверждения в свои локальные архивы для последующего использования.

Уведомление о стоимости передается заявителю по электронной почте.

Через шесть месяцев после утверждения типа KBA документ перемещается в раздел электронного архива.

Каждый участник несет ответственность за достоверность загруженной информации и хранение частей документов, созданных им самим (то есть, он вправе удалить их без возможности восстановления).

Для решения проблем по работе с системой создан специальный адрес электронной почты и телефон горячей линии.

О запланированных и незапланированных отключениях системы пользователи информируются KBA рассылкой по электронной почте.

Вместе с системой распространяется руководство пользователя, которое пошагово описывает все действия заявителя при работе с ней и знакомит пользователя с интерфейсом системы. Информация из руководства пользователя системой E-Typ приведена в приложении А.

В Великобритании исполнительным органом Департамента транспорта и полномочным органом по проведению оценки соответствия транспортных средств является Агентство по сертификации транспортных средств (VCA). С 1 мая 2017 г. VCA заменила существующую систему управления файлами на ShareFile компании Citrix, которая обеспечивает большую защиту информации и более удобный в использовании интерфейс. До этого VCA использовала систему FMS, которая появилась в 2001 г.

Компания Ford Motor Company использует систему «Homologation Document Distribution System 3» (HDDS3) которая также базируется на упомянутом выше программном продукте TypMaster/DD от компании T-Systems International GmbH. В связи с этим функционал системы практически полностью повторяет описанный ранее продукт E-Typ с небольшими внешними отличиями. Внешний вид основных вкладок системы

HDDS3 приведен в приложении Б. Принцип работы в системе HDDS3аналогичен работе в системе E-Typ.

Работа в системе электронного документооборота в области сертификации транспортных средств с Административным органом Испании в Женевском Соглашении 1958 г. - Министерством промышленности, энергии и туризма - начинается после официальной регистрации изготовителя и его представителя в административном органе. Регистрация проводится после подачи регистрационной информации по установленной форме. В результате регистрации выдается подтверждающий факт регистрации документ.

Обмен документацией происходит в формате PDF, готовый итоговый документ, состоящий из официального утверждения типа, протокола испытаний, технического описания формируется в единый файл PDF с защитой от внесения правок. Дополнительно на каждый лист протокола и технического описания наносится печать испанской технической службы IDIADA с номером протокола. В левом вертикальном поле каждого файла находится активная ссылка на сайт Министерства промышленности, энергии и туризма Испании, выдавшего официальное утверждение типа.

Компания Daimler AG для своих внутренних потребностей использует систему CERON (Certification Online), основанную на программном продукте TypMaster/DD от компании T-Systems International GmbH. Описание системы CERON приведено в приложении В.

Выводы по разделу:

1. Европейская система обмена официальными утверждениями типа (ETAES) – это сервер, поддерживающий цифровой обмен европейскими документами об утверждения типа, который доступен только для европейских компетентных органов по официальному утверждению типа. Система ETAES, по существу, является базой данных, которая обеспечивает

возможность загрузки и скачивания сканированных сообщений об официальном утверждении типа в формате PDF.

2. Общепринятая европейская практика основана на следующих правилах организации электронного документооборота в сфере сертификации транспортных средств:

а) идентификация пользователей в системе происходит по комбинации имя пользователя / пароль, которые выдаются ограниченному кругу лиц после предварительной проверки;

б) документы передаются в формате PDF;

в) передача документов осуществляется по протоколу HTTPS в зашифрованном виде, объем передаваемых файлов не ограничивается;

г) использование цифровой электронной подписи не требуется;

д) доступ к оформленным документам разграничивается между пользователями;

е) итоговые получаемые документы защищены от редактирования паролем, устанавливаемым административным органом;

ж) в системе сохраняются все версии документов: исходные и измененные по каким-либо причинам (распространение, исправление).

2.3 Общие сведения об электронной базе данных ЕЭК ООН DETA и ее правовом статусе

Сообщения об официальном утверждении типа по Правилам ООН используются в национальных и региональных процедурах разрешения допуска транспортных средств к эксплуатации, в том числе и в ЕАЭС, как уже было отмечено выше. Национальные уполномоченные органы проверяют наличие указанных сообщений, и они должны удостовериться в их подлинности. Сообщения об официальном утверждении типа являются технически сложными документами, для их анализа необходимо обладать специальными знаниями, которые имеются у подготовленных

квалифицированных экспертов. Административные органы договаривающихся сторон не справляются с подготовкой ответов на все поступающие запросы о факте выпуска и подлинности сообщений об официальном утверждении типа. На этом фоне увеличилось количество фальсифицированных сообщений, и эта проблема потребовала решения.

Обсуждение вопроса о создании электронной базы данных для обмена документацией об официальном утверждении типа (DETA) было начато на 130-й сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) ЕЭК ООН в июне 2003 г. в свете использования достижений технического прогресса в целях повышения эффективности функционирования Женевского Соглашения 1958 г. для выполнения обязательств договаривающихся сторон Соглашения о взаимном информировании о предоставленных, распространенных или отмененных сообщениях об официальном утверждении типа по Правилам ООН.

Одной из причин разработки электронной базы данных стала инициатива Брюссельской рабочей группы 1952 г. (GTB) об упрощении маркировки светотехнических приборов, поскольку нанесение знака официального утверждения на продукцию по освещению и световой сигнализации сопряжено с большими затратами для отрасли, но при этом оказывается малоэффективной для целей правоприменения.

Актуальность внедрения электронной базы данных DETA еще более возросла после принятия Всемирным форумом WP.29 решения о создании системы международного официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС или IWVTA). Эта база данных облегчит предоставление IWVTA договаривающимися сторонами Женевского Соглашения 1958 г., которое основывается на уже предоставленных сообщениях об официальном утверждении типа в отношении отдельных Правил ООН, обмен информацией об IWVTA и, следовательно, обеспечит предоставление необходимой информации для регистрации транспортных

средств на территории договаривающихся сторон Женевского Соглашения 1958 г.

Неофициальная рабочая группа по созданию базы данных для обмена документацией в целях официального утверждения типа (DETA) была учреждена WP.29 на его 142-й сессии.

Эта рабочая группа представила предложения относительно базы данных, в которой будут содержаться и посредством которой будут распространяться официальные утверждения типа, предоставляемые на основании Правил ООН.

Принято решение о том, что на первом этапе использование базы данных DETA должно быть ограничено компетентными административными органами, ответственными за официальное утверждение типа, для обмена документацией об официальном утверждении типа, как это предусмотрено в отдельных Правилах ООН. Эти административные органы получили права на запись и прочтение сведений в базе данных в контексте всех применяемых ими Правил ООН.

В дальнейшем доступ к базе данных может быть распространен на изготовителей транспортных средств и их компонентов, а также тех, кто получит разрешение изготовителей, с правом на прочтение только соответствующих частей их собственных «сообщений об официальном утверждении типа» или всей содержащейся в них информации.

Характер загружаемых данных оговорен непосредственно в базе данных. Также он может быть оговорен в отдельных Правилах ООН (например, в сообщении об официальном утверждении типа, информационном документе (техническом описании изготовителя) и т.п.).

База данных DETA разработана по лицензии Европейской системы обмена данными об официальных утверждениях типа (ETAES), которая управляется Европейским Союзом, и по ее образцу.

Неофициальная рабочая группа DETA проанализировала материалы о функционировании системы ETAES, в рамках которой сообщения об

официальном утверждении типа комплектного транспортного средства и приложения к ним загружаются на центральный сервер в одном из его государств-членов ЕС (Германии). Ко всем загруженным документам имеют доступ все компетентные органы ЕС, ответственные за официальное утверждение типа. Неофициальная рабочая группа DETA пришла к выводу о том, что эта прикладная система отвечает всем потребностям, указанным членами неофициальной рабочей группы, включая автоматическую генерацию единого идентификатора в качестве возможной замены знаков официального утверждения типа, а также различные права доступа к информации. Неофициальная рабочая группа предложила использовать для базы данных DETA ту же компьютерную платформу, что и для ETAES.

Германский компетентный орган, ответственный за официальное утверждение типа и обеспечивающий в настоящее время хостинг сервера и приложения ETAES, вызвался разработать базу данных DETA по лицензии ETAES и, таким образом, принял на себя расходы по поддержанию работы DETA на экспериментальном этапе ее освоения, пока Группа по информационным системам ЕЭК ООН не примет на себя функции по хостингу системы DETA.

В 2012-2015 гг. проходил неофициальный экспериментальный этап применения базы данных DETA, в ходе которого у заинтересованных договаривающихся сторон была возможность проверить ее функциональность, пока она была доступна на том же сервере, что и база данных ETAES. В ходе экспериментального этапа применения базы данных DETA ФГУП НАМИ как назначенный технический секретариат административного органа России в Женевском Соглашении 1958 г. получил ключи доступа к указанной базе данных и принял участие в тестировании системы.

Официальное введение в действие базы данных DETA и ее размещение на сервере ЕЭК ООН было запланировано на март 2015 г. С этого времени ЕЭК ООН должна была начать предоставлять услуги хостинга

аппаратных средств для DETA, лицензии на программное обеспечение и дальнейшее обслуживание, включая ее администрирование, если это будет необходимо.

Всемирный форум WP.29 предпочел финансирование DETA из средств регулярного бюджета ЕЭК ООН.

Секретариат WP.29 проинформировал Всемирный форум о том финансирование функционирования базы данных DETA из бюджета ООН может осуществляться при использовании обычных бюджетных процедур, принятых в ООН. При этом, речь идет только об эксплуатационных расходах, но не о затратах, связанных с запуском базы данных DETA и разработкой дополнительного программного обеспечения, позволяющего реализовать функции, предусмотренные проектом третьего пересмотра Соглашения 1958 года (генерирование единого идентификатора) (этап 1 разработки) и проектом Правил ООН № 0 (генерирование так называемой «декларации о соответствии» транспортного средства с конкретным VIN – аналога электронного ПТС) (этап 2 разработки).

Однако, средства на освоение базы данных DETA не были предусмотрены в бюджете ООН до 2018 г. включительно. На 170-й сессии Всемирного форума WP.29, состоявшейся в ноябре 2016 г., руководство секретариата ЕЭК ООН проинформировало о предстоящих сокращениях бюджета ООН на следующие два года, а также о значительной нагрузке на персонал отдела транспорта, что в совокупности не позволит осуществлять финансирование из бюджета ООН и эксплуатацию в ЕЭК ООН базы данных DETA. При этом, Всемирный форум WP.29 подтвердил свое решение о том, что база данных DETA должна быть размещена на базе секретариата ЕЭК ООН и напомнил, что третий пересмотр Женевского Соглашения 1958 г., вступивший в силу в сентябре 2017 г., и Правила ООН № 0 в отношении IWVTA содержат конкретные положения (Приложение Г) об использовании договаривающимися сторонами электронной базы данных DETA для целей взаимного обмена сведениями о предоставленных, распространенных или

отмененных сообщениях об официальном утверждении типа по Правилам ООН, что требует от ЕЭК ООН разместить у себя базу данных DETA и обеспечить ее функционирование.

В сложившейся ситуации правительство Германии выступило с инициативой профинансировать за свой счет запуск и размещение базы данных DETA на серверах своего национального административного органа на переходный период до тех пор, пока финансирование базы данных DETA не начнется из регулярного бюджета ООН.

База данных DETA в «минимальной» конфигурации (предусматривающей загрузку выпущенных сообщений об официальном утверждении типа и возможность чтения соответствующей информации заинтересованными сторонами) будет запущена в четвертом квартале 2018 г.

Разработчиком базы данных DETA является компания T-Systems International GmbH. Функционал DETA в настоящее время аналогичен функционалу других программных продуктов этой компании, описанных выше.

Создание базы данных DETA может стать важным шагом на пути к упрощению знаков официального утверждения в соответствии с Правилами ООН. Нынешняя сложная маркировка устройств освещения может быть заменена упрощенным единым идентификатором при условии обеспечения для стран доступа к базе данных для получения более подробной технической информации.

Правила ООН могут разрешать замену знаков официального утверждения типа единым идентификатором. В таком случае в такие Правила ООН должны быть внесены соответствующие изменения. Единый идентификатор генерируется автоматически прикладной программой DETA.

Неофициальная рабочая группа DETA разработала концепцию Единого идентификатора, позволяющую упростить нынешние требования, предъявляемые к знакам официального утверждения, в частности знакам,

проставляемым на фарах. Единый идентификатор, проставляемый на соответствующих устройствах вместо нынешних сложных знаков, обеспечит доступ к официальным утверждениям типа этого устройства (этих устройств), которые хранятся в базе данных DETA. Единый идентификатор будет генерироваться базой данных автоматически.

Возможность маркировки при помощи единого идентификатора каждого изделия, тип которого был официально утвержден, и которое отвечает положениям национального законодательства договаривающихся сторон Женевского Соглашения 1958 г. является ключевым принципом прикладной системы DETA. В соответствии с применимыми Правилами ООН единый идентификатор заменяет знак официального утверждения типа. Единый идентификатор необходим для получения доступа к данным, которые хранятся в базе данных DETA. Порядковый номер такого единого идентификатора автоматически генерируется программным обеспечением базы данных DETA. Чтобы порядковый номер был распознаваем в качестве единого идентификатора, ему должен предшествовать символ «UI». Неофициальная рабочая группа DETA пришла к выводу о необходимости использования символа по аналогии с усеченным знаком официального утверждения типа в соответствии с Правилами ООН № 37.

После запуска базы данных DETA внесение в нее соответствующих сведений станет обязанностью каждой договаривающейся стороны Женевского Соглашения 1958 г.

Соответственно, в настоящее время для договаривающихся сторон Женевского Соглашения 1958 г. актуальными становятся задачи как наполнения электронной базы данных DETA сведениями о сообщениях об официальном утверждении типа», оформленных административными органами этих договаривающихся сторон, так и использования документов (официальных утверждений типа и прилагаемых к ним технических описаний и протоколов испытаний), содержащихся в этой базе данных, в

работе по подготовке национальных / региональных «одобрений типа транспортного средства».

После выпуска сообщения об официальном утверждении типа транспортного средства или компонента по Правилам ООН передаются необходимые сведения о выпущенном сообщении об официальном утверждении типа в электронную базу данных «DETA».

Передача сведений о выпущенном сообщении об официальном утверждении типа в электронную базу данных «DETA» проводится в следующем порядке:

1. Осуществляется доступ в электронную базу данных «DETA» посредством введения идентификаторов пользователя – логина и пароля.

2. Создается новый элемент базы данных посредством записи наименований изготовителя транспортного средства или компонента, технической службы, проводившей сертификационные испытания, и Административного органа.

3. Заполняются информационные поля, предусмотренные в базе данных:

- коммерческое наименование (марка);

- номер Правил ООН / Директивы ЕС (например, № 13);

- наименование объекта регулирования (в данном случае – тормозные свойства);

- тип транспортного средства или компонента (присвоенный изготовителем);

- тип двигателя (при наличии);

- номер предоставленного официального утверждения типа;

- дата официального утверждения типа;

- номер поправки или распространения официального утверждения типа (при наличии);

- примечание;

- договаривающаяся сторона, оформившая официальное утверждение типа.

4. Присваиваются права доступа к элементу базы данных. Могут быть присвоены следующие права:

- «Read» («Чтение»). В этом случае элемент базы данных может быть отображен в таблице поиска и доступен для чтения. Документы не могут быть изменены или удалены;

- «Create» («Создание»). В этом случае в элемент базы данных могут быть добавлены новые части (документы);

- «Update» («Обновление»). В этом случае с элементом базы данных могут быть осуществлены любые действия, предусмотренные программой базы данных.

5. Добавляются документы (загружаются соответствующие файлы), формирующие элемент базы данных (сообщение об официальном утверждении типа, протокол сертификационных испытаний, техническое описание типа транспортного средства или компонента, подготовленное изготовителем). Отдельным документам могут быть присвоены различные права доступа.

6. По завершении работы осуществляется выход из базы данных.

Помимо передачи сведений о выпущенном сообщении об официальном утверждении типа, в электронной базе данных «DETA» можно:

- редактировать элементы базы данных, добавлять и удалять документы;

- осуществлять поиск элементов базы данных по заданным критериям;

- экспортировать результаты поиска в таблицу EXCEL;

- осуществлять подборку документов;

- экспортировать документы, формирующие элементы базы данных;

- создавать информационные сообщения для пользователей базы данных.

Организация базы данных «DETA» может быть использована в качестве образца для базы данных документов, удостоверяющих соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, в рамках организации электронного документооборота в ЕАЭС.

Выводы по разделу:

1. Решение о разработке базы данных ЕЭК ООН DETA было принято в связи с актуальностью обмена информацией о предоставленных сообщениях об официальном утверждении типа по Правилам ООН при практической невозможности организовать такой обмен посредством бумажных носителей.

2. База данных DETA разработана по аналогии с Европейской системой обмена данными об официальных утверждениях типа (ETAES), которая организована в ЕС, и по ее образцу. Разработчиком программного обеспечения является одна и та же компания T-Systems International GmbH.

3. База данных DETA в «минимальной» конфигурации (предусматривающей загрузку выпущенных сообщений об официальном утверждении типа и возможность чтения соответствующей информации заинтересованными сторонами) будет запущена в четвертом квартале 2018 г.

4. Развитие базы данных DETA предусматривает присвоение элементам базы данных уникального идентификатора и генерирование так называемой декларации о соответствии – аналога электронного ПТС.

5. Третий пересмотр Женевского Соглашения 1958 г., вступивший в силу в сентябре 2017 г., и Правила ООН № 0 в отношении IWVTA содержат конкретные положения об использовании договаривающимися сторонами электронной базы данных DETA для целей взаимного обмена сведениями о предоставленных, распространенных или отмененных сообщениях об официальном утверждении типа по Правилам ООН.

6. Организация базы данных «DETA» может быть использована в качестве образца для базы данных документов, удостоверяющих соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, в рамках организации электронного документооборота в ЕАЭС.

2.4 Опыт и практика применения электронного документооборота в области государственной регистрации колесных транспортных средств в ЕС и ЕАЭС

Обязательная оценка соответствия транспортных средств требованиям безопасности введена в Российской Федерации с 1992 г. Сведения о документе, удостоверяющем соответствие требованиям безопасности, вносятся в паспорт транспортного средства (ПТС) – документ, содержащий сведения об основных технических характеристиках транспортного средства, идентификационные данные основных агрегатов, сведения о собственнике, постановке на учёт и снятии с учёта. ПТС был введен Постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 18.05.1993 № 477.

Соглашение о введении электронных ПТС на территории ЕАЭС было принято Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18.09.2014 № 59. 22.09.2015 было принято Решение Евразийской экономической комиссии № 122, утверждающее «Порядок функционирования систем электронных паспортов». На основании этого Решения с июля 2017 г. страны-участницы ЕАЭС отказываются от прежних бумажных ПТС и переходят на единую систему их учета. В России это Решение было ратифицировано Федеральный законом от 02.06.2016 № 156-ФЗ. В данный момент времени механизм выдачи электронных ПТС еще отрабатывается. Переход на выдачу электронных ПТС планируется завершить к 01.11.2019, в соответствии с Решением, принятым на заседании Коллегии Евразийской экономической комиссии 29.05.2018.

В ЕС аналогом ПТС является так называемый «сертификат соответствия» (CoC), который содержит сведения о технических характеристиках транспортного средства с конкретным VIN и декларацию изготовителя о том, что это транспортное средство соответствует установленным требованиям безопасности на момент его выпуска в обращение, со ссылкой на документ, удостоверяющий соответствие, оформленный компетентным органом страны ЕС по процедуре официального утверждения типа комплектного транспортного средства (WVTA).

Так, в Нидерландах компетентным органом является RDW. Новые автомобили регистрируются в Нидерландах на основании CoC. Бумажная версия CoC продолжает существовать. Вместе с тем, RDW внедрила ускоренную регистрацию на основе цифрового CoC, который размещается изготовителем в базе данных RDW. При регистрации транспортного средства регистрирующий орган обращается к этой базе данных, и может получить CoC оттуда. Такая схема, в том числе, снижает возможности манипуляций с CoC.

В ЕС действует применяемая органами государственной власти система обмена информацией о транспортных средствах и водительских удостоверениях – EUCARIS. Договор EUCARIS был подписан 29.06.2000 Бельгией, Германией, Люксембургом, Нидерландами и Великобританией. Договор формально вступил в силу 01.05.2009. С этой даты другие страны ЕС также получили доступ к системе и присоединились к Договору. За прошедшие годы число услуг, доступных в EUCARIS, а также количество стран ЕС, использующих эти услуги, увеличилось.

В Германии федеральным органом, ответственным за центральный регистр транспортных средств (ZFZR) является Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Задачей регистра является обеспечение современным способом передачи регистрационных данных о транспортном средстве в национальную базу данных ZEVIS и в общеевропейскую базу данных EUCARIS.

Функции ZFZR:

- предоставляет данные о транспортных средствах и об их владельцах, среди прочего:

в рамках регистрации транспортных средств;

в расследовании внутренних и иностранных правонарушений;

для судебного преследования в связи с дорожным движением в стране и за рубежом;

- предоставляет изготовителям данные о транспортных средствах и об их владельцах для отзыва продукции, чтобы можно было устранить дефекты транспортных средств в интересах безопасности движения и защиты окружающей среды;

- поддерживает меры по обеспечению страхового покрытия транспортных средств и реализации закона о налогах с транспортных средств;

- позволяет поддерживать меры в соответствии с Федеральным законом «Об исполнении и обеспечении дорожного движения», а также в рамках законов федеральных земель о гражданской защите;

- поддерживает меры в отношении законодательства о транспортных средствах с истекшим сроком эксплуатации,

- обеспечивает центры гражданской защиты и спасательных служб данными о транспортных средствах, которые могут быть мобилизованы для спасения пострадавших,

- проводит международный обмен информацией о перерегистрации экспортируемых и импортируемых транспортных средств.

С 1 января 2015 г. у владельцев транспортных средств появилась возможность внести данные в регистр о своем автомобиле онлайн, при определенных условиях.

С 1 октября 2017 г. зарегистрированные транспортные средства могут быть выведены из эксплуатации через интернет-портал, управляемый

регулирующими органами, и повторная авторизация одного и того же владельца может быть осуществлена в режиме онлайн.

В Великобритании система лицензирования водителей и регистрации транспортных средств была создана в 1965 г. и администрировалась Центром лицензирования водителей и транспортных средств (DVLC). В 1990 г. DVLC был переименован в Агентство по лицензированию водителей и транспортных средств (DVLA), которое стало исполнительным агентством Департамента транспорта. В 2004 г. DVLA начало представлять электронную регистрацию транспортных средств. База данных DVLA используется в различных целях, так же, как и аналогичная база данных в Германии. Текущий регистр транспортных средств DVLA был построен компанией EDS (HP Enterprise Services). Регистр использует архитектуру клиент-сервер и применяет идентификационный номер транспортного средства в качестве первичного ключа для отслеживания транспортных средств, а не регистрационный знак, тем самым исключая возможность нескольких регистраций для одного и того же транспортного средства.

Во Франции осуществление регистрации транспортных средств возложено на Министерство внутренних дел. В связи большим объемом действий, связанных с регистрацией, была создана система «SIV», позволяющая производить операции онлайн. С октября 2009 г. система «SIV» начала свою работу, и все владельцы транспортных средств смогли оформить свои свидетельства о регистрации транспортных средств онлайн, через авторизованные платформы. В конце 2017 г. было прекращено оформление бумажных свидетельств о регистрации. Ввод такой онлайн системы был обусловлен желанием упростить процедуры для владельцев транспортных средств, улучшить доступность их регистрации и создать новую компьютерную систему, отвечающую требованиям к возрастающему спросу (количеству операций по регистрации транспортных средств). Ежегодно во Франции осуществляется 23 млн. транзакций, связанных с регистрацией транспортных средств и проводится более 50 млн. посещений базы данных.

На территории ЕС действует Ассоциация европейских органов регистрации транспортных средств и водителей (EReg). EReg зарегистрирована как международная некоммерческая ассоциация. EReg поддерживает европейские государственные органы регистрации, и ее деятельность основывается на добровольном сотрудничестве между национальными регистрирующими органами.

Выводы по разделу:

1. Государственная регистрация транспортных средств в странах ЕС и ЕАЭС проводится на основании положительных результатов подтверждения соответствия транспортного средства требованиям безопасности, действовавшим на момент выпуска транспортного средства в обращение;

2. Сведения о документе, удостоверяющем соответствие требованиям безопасности, в странах ЕАЭС вносятся в паспорт транспортного средства (ПТС), а в странах ЕС они вносятся в так называемый «сертификат соответствия» (CoC), оформляемый изготовителем транспортного средства;

3. В ЕС действует применяемая органами государственной власти система обмена информацией о транспортных средствах и водительских удостоверениях – EUCARIS. Система предоставляет широкий спектр услуг, связанных с получением сведений о регистрации транспортных средств и о водителях.

4. В ЕС осуществляется постепенный переход к электронному документообороту в сфере регистрации транспортных средств, с предоставлением их владельцам возможности самостоятельно проводить процедуры регистрации в режиме онлайн.

2.5 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в США

В США образованы два национальных агентства, которым делегировал права по разработке и утверждению федеральных правил и стандартов, являющихся обязательными для изготовителей транспортных средств.

В области безопасности дорожного движения таким агентством является Национальная администрация по безопасности дорожного движения (NHTSA), которое функционирует в соответствии с федеральным законом США от 1966 г. «О безопасности дорожного движения».

В области экологии в соответствии с федеральным законом США «О чистом воздухе» от 1970 г. действует Агентство по охране окружающей среды (EPA).

Сфера деятельности NHTSA регламентируется 49-м Кодексом федеральных правил США (49 CFR) «Транспорт».

В США принята система самосертификации в отношении требований безопасности. Система заключается в том, что федеральное законодательство США запрещает любому лицу производить, продавать, внедрять в коммерческих целях на внутреннем рынке или импортировать любые новые автомобили или оборудование к автомобилям, если эти автомобили или детали оборудования не соответствуют всем необходимым стандартам и требованиям.

NHTSA не проводит оценку соответствия транспортных средств или компонентов для них. От производителей в законодательном порядке требуется провести самосертификацию своей продукции, подтверждающую её соответствие стандартам по безопасности FMVSS, прежде чем она может продаваться в США. Подтверждение о проведении такой сертификации должно быть представлено в виде соответствующей этикетки («DOT») определенного размера и места расположения. Помимо FMVSS, NHTSA

администрирует другие правила, включенные в 49 CFR, в отношении защиты от несанкционированного использования, бамперов, топливной экономичности, раскрытию информации о происхождении комплектующих транспортного средства, руководства по эксплуатации транспортного средства.

Производитель транспортных средств или компонентов должен также в течение 30 дней с начала производства, предоставить в агентство NHTSA идентификационную информацию о себе и о своей продукции. Аналогичные требования действуют для импортеров. Информация подается в электронном виде посредством заполнения специальной формы на сайте агентства. Тем самым создается запись в базе данных. На основе этой информации автоматически создается документ в формате PDF, который направляется изготовителю. Изготовитель должен напечатать документ, подписать его и направить почтой в NHTSA. В случае зарубежного изготовителя документ также подписывается его представителем в США.

Для контроля соответствия производимой продукции требуемым стандартам NHTSA осуществляет контрольные испытания. Для этого агентство произвольно отбирает (покупает) на рынке автомобили или компоненты и проводит их испытания с целью оценки соответствия стандартам безопасности в специально аккредитованных независимых лабораториях (их около 20) на основе контрактов.

Сфера деятельности EPA регламентируется 40-м Кодексом федеральных правил США (40 CFR) «Охрана окружающей среды».

Процедуры EPA по выполнению требований стандартов по уровню вредных выбросов во многих отношениях сходны с процедурами, применяемыми NHTSA. Тем не менее, между ними имеется ряд существенных различий. EPA требует сертификации автомобилей, оборудования или соответствующих компонентов (особенно двигателей) и не предусматривает проведение самосертификации. Производитель должен получить сертификат от EPA.

Для получения сертификата изготовитель или его представитель должен направить в EPA отдельную заявку на сертификат соответствия для каждого типа транспортных средств. Сертификат соответствия действителен с указанной даты вступления в силу до конца модельного года, на который он выдан. Сертификат должен продлеваться ежегодно для транспортных средств, находящихся в производстве. Заявка должна содержать всю информацию, требуемую 40 CFR, параграфом 1037.255. Заявка подписывается ответственным представителем заявителя и направляется в EPA. 40 CFR не содержит положений относительно возможности подачи заявки в электронном виде.

В документацию производителя при подаче заявки должны быть включены данные по измерениям состава вредных выбросов, необходимые EPA для определения, удовлетворяет ли автомобиль, оборудование или соответствующие компоненты требованиям стандартов. EPA может провести контрольные испытания либо потребовать от производителя провести подобные испытания. Если EPA определит, что автомобиль, оборудование или компоненты удовлетворяют соответствующим стандартам и иным требованиям, EPA выдает сертификат соответствия сроком на один модельный год. Так же, как и для стандартов безопасности, производители должны все производимые модели автомобилей, оборудования или двигателей, прошедшие сертификацию, обозначать соответствующей постоянной сертификационной этикеткой.

Производители не имеют права продавать или иным образом торговать автомобилями, оборудованием или соответствующими компонентами, без сертификата соответствия. В случае если производитель нарушит эти условия (например, будет торговать автомобилями, существенно отличными от автомобилей, описанных в заявке на сертификацию), он может быть подвергнут значительному денежному штрафу.

EPA также выборочно производит испытания или требует от производителей произвести испытания автомобилей, оборудования или

соответствующих компонентов после их изготовления и сборки. Если при этом выбранная группа автомобилей, оборудования или компонентов не удовлетворяет соответствующим стандартам EPA по уровню вредных выбросов, EPA может потребовать от производителя отозвать всю не соответствующую стандартам продукцию.

Выводы по разделу:

1. В США действуют два национальных агентства, на которые возложен контроль над соблюдением федеральных правил и стандартов, являющихся обязательными для изготовителей транспортных средств: Национальная администрация по безопасности дорожного движения (NHTSA) и Агентство по охране окружающей среды (EPA).

2. В отношении требований, контролируемых NHTSA, подтверждение соответствия проводится в форме декларирования соответствия, а в отношении требований, контролируемых EPA, проводится обязательная сертификация. Заявочные документы и результаты сертификации EPA оформляются на бумажном носителе.

3. Агентства NHTSA и EPA ведут базу данных изготовителей транспортных средств, поставляющих свою продукцию на рынок США (подтвержившх соответствие своей продукции действующим в США требованиям). Информация для заполнения сведений в базе данных предоставляется изготовителями или их представителями в электронном виде, однако юридически значимым является документ на бумажном носителе с подлинной подписью заявителя.

2.6 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в Японии

Система сертификации типов автомототранспортных средств и их компонентов, действующая в Японии – это система, при которой государство подтверждает и удостоверяет, что каждое транспортное средство или компонент соответствует применяемым техническим стандартам в отношении безопасности и охраны окружающей среды до поступления его в продажу. Система сертификации состоит из четырех систем:

- Системы отнесения к типу автомототранспортных средств;
- Системы объявления типа автомототранспортных средств;
- Системы льготных процедур для импортируемых автомототранспортных средств;
- Системы отнесения к типу для компонентов.

В соответствии с этими системами производители подают заявки на проведение оценки соответствия на имя Министра земель, инфраструктуры, транспорта и туризма (MLIT) предварительно до начала производства или продажи новых типов транспортных средств, и, после этого, государство проводит оценку соответствия транспортных средств предъявляемым требованиям. По результатам предоставляется документ «отнесения к типу» или «одобрение типа».

Для всех трех систем применяется единый список нормативных требований к безопасности конструкции и охране окружающей среды, который варьируется в зависимости от категории транспортного средства.

Координация деятельности по оценке соответствия транспортных средств и их компонентов возложена на Японский центр по интернационализации автомобильных стандартов (JASIC), который, для удобства пользователей, создал постоянно актуализируемый сборник национальных нормативных правовых актов, имеющих отношение к оценке

безопасности транспортных средств и их компонентов: «Справочник по одобрению типа автомобилей в японской системе сертификации», доступный онлайн для зарегистрированных пользователей. Право пользования указанным справочником предоставлено Японией экспертам договаривающихся сторон Женевского Соглашения 1958 г., участвующим в работе Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) ЕЭК ООН. Справочник содержит как требования, предъявляемые при сертификации транспортных средств, так и процедуры оценки соответствия.

В MLIT действует система электронной подачи заявок на проведение оценки соответствия, разработанная в соответствии с Законом от 2002 г. № 151 об использовании технологий передачи данных при административных процедурах. Заявка подается онлайн через Интернет посредством заполнения полей установленной формы. Идентификация заявителя в системе проводится посредством логина и пароля. Документы, прилагаемые к электронной заявке, формируются заявителем в виде текстовых или табличных файлов (соответственно в программах Word или Excel), после чего конвертируются в формат PDF и в таком виде загружаются на сайт MLIT. Регламентируются названия файлов и содержащаяся в них информация.

По итогам процесса оценки соответствия MLIT выпускает подтверждающий документ на бумажном носителе, при этом, юридически значимая электронная версия этого документа не предусматривается. Сведения об указанном документе вносятся в электронную базу данных. Кроме того, заявитель через Интернет публично объявляет о выпуске удостоверяющего соответствие документа с приведением установленных идентификационных признаков продукции, на которую он распространяется.

Выводы по разделу:

1. В системе оценки соответствия транспортных средств и их компонентов в Японии действует система электронной подачи заявок на проведение оценки соответствия, разработанная в соответствии с Законом от 2002 г. № 151 об использовании технологий передачи данных при административных процедурах.

2. Документ, удостоверяющий соответствие, выпускается на бумажном носителе, при этом, юридически значимая электронная версия этого документа не предусматривается. Сведения об этом документе вносятся в электронную базу данных.

2.7 Опыт и практика применения электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств в Китае

В Китае с 2002 г. действует Система обязательной сертификации, известная как «CCC». Знак CCC администрируется Управлением сертификации и аккредитации (CNCA) и Главным управлением контроля качества, инспекции и карантина (AQSIQ).

Сертификация необходима для продукции, включенной в соответствующий перечень. Продукция, указанная в официальном перечне CNCA и AQSIQ, требует сертификации. Помимо каталога, CNCA и AQSIQ регулярно анонсируют новую продукцию, подлежащую сертификации. Обращение продукции, включенной в перечень и не проходившей сертификацию, равно как необоснованное нанесение на такую продукцию маркировки «CCC» является правонарушением.

Китайский центр сертификации для продукции автомобилестроения (CCAP) выполняет сертификацию для поставщиков транспортных средств и их компонентов.

Процесс сертификации начинается с подачи заявки и прилагаемых к ней документов. Производитель продукции должен быть зарегистрирован как поставщик на китайский рынок – производству присваивается код. Проводятся испытания образцов продукции в испытательной лаборатории, назначенной ССАР. После этого орган по сертификации проводит аудит производства. При удовлетворительных результатах испытаний и аудита выпускается сертификат «ССС». В иных случаях орган по сертификации выдает мотивированный отказ в оформлении сертификата соответствия с указанием причин. Заявитель вправе устранить недостатки и повторно обратиться с заявкой на сертификацию. После оформления сертификата «ССС» на продукцию наносится обязательная маркировка «ССС». В дальнейшем ССАР ежегодно проводит инспекционный контроль сертифицированной продукции.

Сертификат «ССС» оформляется на китайском и английском языках и содержит сведения об изготовителе, сборочном заводе, товарном знаке, названии продукции и ее идентификационных признаках, применяемых китайских нормативных документах.

Сведения о сертификате вносятся в базу данных CNCA, что позволяет таможенным органам проверять, сертифицированы ли ввозимые товары.

Помимо размещения сведений о сертификате в базе данных, другие элементы электронного документооборота в части оценки соответствия колесных транспортных средств и их компонентов в Китае не применяются.

Вывод по разделу:

В Китае существует база данных по оформленным национальным сертификатам соответствия «ССС». Другие элементы электронного документооборота в части оценки соответствия колесных транспортных средств и их компонентов в Китае не применяются.

3 Критерии, предъявляемые к электронным документам, оформляемым при процедурах оценки соответствия колесных транспортных средств

3.1 Критерии, предъявляемые к системе электронных паспортов транспортных средств

В Решении Коллегии Евразийской экономической Комиссии от 22.09.2015 № 122 «Об утверждении порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники» изложены основные требования к информационному обеспечению систем электронных паспортов. Это, в первую очередь:

- использование единого для всех государств-членов ЕАЭС программного обеспечения единой системы информационного обеспечения оценки (подтверждения) соответствия колесных транспортных средств;

- автоматизированный (но с соблюдением принципа подтверждения юридического права доступа к базе данных) режим информационного наполнения электронного ПТС (ПТШ, ПСМ) на основе унифицированной информационной части национальных частей Единого реестра ЕАЭС;

- обеспечение контроля онлайн со стороны распорядителя (владельца) электронной базы данных юридического права доступа к базе, целостности используемой информационной базы, защиты от несанкционированного доступа.

Последнее подразумевает:

- резервное копирование информации;

- аутентификацию информации;

- разграничение прав пользователей;

- осуществление юридически значимого электронного взаимодействия;

- автоматическое протоколирование действий пользователей;

- защиту информационных каналов от несанкционированного доступа.

3.2 Общая структура критериев

Критерии, предъявляемые к электронным документам, оформляемым при процедурах оценки соответствия колесных транспортных средств, в целом, не должны противоречить положениям Приложению № 3 к Договору о Евразийском экономическом союзе.

В соответствии с положениями ТР ТС 018/2011, документами, удостоверяющими соответствие транспортных средств требованиям безопасности, в зависимости от формы оценки, являются одобрение типа транспортного средства, одобрение типа шасси, свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства и свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенным в его конструкцию изменениями требованиям безопасности. Кроме того, уполномоченный орган государственного управления государства-члена Таможенного союза на основании решения органа по сертификации, имеет право аннулировать одобрение типа транспортного средства (одобрение типа шасси) посредством оформления уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Оценка соответствия типов компонентов транспортных средств проводится в формах сертификации и декларирования, предполагающих, при положительном результате, оформление сертификата соответствия и принятие декларации о соответствии.

В зависимости от вида документа, заявитель должен предоставить в орган по сертификации различный набор документов (заявки, технические описания, сертификаты соответствия, протоколы и иные документы), которые могут быть выполнены в электронной форме.

Для организации электронного документооборота каждому виду оформляемого документа, предусмотренному ТР ТС 018/2011, были сопоставлены процессы, связанные с подготовкой электронных документов, и были установлены базовые требования к этим процессам, которые приводятся в таблице 1.

При разработке критериев, предъявляемых к электронным документам, оформляемым при процедурах оценки продукции, входящей в перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие ТР ТС 018/2011, независимо от вида документа, удостоверяющего соответствие, были выделены три основные группы критериев: криптографические, форматно-логические и технологические.

Таблица 1 - Процессы электронного документооборота в зависимости от вида документа, удостоверяющего соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, и этапа процесса оценки соответствия

Документ, удостоверяющий соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, этап процесса оценки соответствия	Процесс электронного документооборота и базовые требования к нему
1. Одобрение типа транспортного средства, одобрение типа шасси	
1.1. Оформление заявки на проведение оценки соответствия	1. Заполнение полей формы заявки заявителем онлайн. 2. Заверение заявки электронной цифровой подписью заявителя.
1.2. Оформление одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси органом по сертификации	1. Генерирование органом по сертификации электронного документа на основе предварительно загруженной информации. 2. Заверение электронного документа электронной цифровой подписью органа по сертификации.
1.3. Утверждение одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси уполномоченным органом государственного управления государства-члена ЕАЭС	1. Заверение электронного документа после его проверки электронной цифровой подписью технического секретариата. 2. Заверение электронного документа после его проверки электронной цифровой подписью уполномоченного органа государственного управления государства-члена ЕАЭС.
1.4. Размещение одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси в базе данных (реестре)	1. Загрузка электронного документа в базу данных техническим секретариатом, имеющим право доступа в базу данных и загрузки документов. 2. Атрибуты документа, позволяющие осуществить его поиск, формируются автоматически.
1.5. Запрос одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси в базе данных (реестре)	1. Поиск документа в базе данных осуществляется по атрибутам. 2. Документ выгружается из базы данных в формате PDF.

Продолжение таблицы 1

Документ, удостоверяющий соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, этап процесса оценки соответствия	Процесс электронного документооборота и базовые требования к нему
2. Уведомление об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси) (далее – уведомление)	
2.1. Направление органом по сертификации информации о приостановлении или прекращении действия сертификатов соответствия	1. Создание органом по сертификации электронного документа по установленной форме. 2. Заверение электронного документа электронной цифровой подписью органа по сертификации.
2.2. Оформление уполномоченным органом государственного управления государства-члена ЕАЭС уведомления	1. Генерирование техническим секретариатом электронного документа на основе предварительно загруженной информации. 2. Заверение электронного документа электронной цифровой подписью технического секретариата. 3. Заверение электронного документа после его проверки электронной цифровой подписью уполномоченного органа государственного управления государства-члена ЕАЭС.
2.3. Размещение уведомления в базе данных (реестре)	1. Загрузка электронного документа в базу данных техническим секретариатом, имеющим право доступа в базу данных и загрузки документов. 2. Атрибуты документа, позволяющие осуществить его поиск, формируются автоматически.
2.4. Запрос уведомления в базе данных (реестре)	1. Поиск документа в базе данных осуществляется по атрибутам. 2. Документ выгружается из базы данных в формате PDF.

Продолжение таблицы 1

Документ, удостоверяющий соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, этап процесса оценки соответствия	Процесс электронного документооборота и базовые требования к нему
3. Свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства	
3.1. Оформление заявки на проведение оценки соответствия	1а. Заполнение полей формы заявки заявителем онлайн. 2а. Заверение заявки электронной цифровой подписью заявителя. или 1б. Заполнение полей формы заявки испытательной лабораторией онлайн на основании заявки, представленной на бумажном носителе со ссылкой на файл со сканированной копией этой заявки.
3.2. Оформление свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства испытательной лабораторией	1. Генерирование испытательной лабораторией электронного документа на основе предварительно загруженной информации. 2. Заверение электронного документа электронной цифровой подписью испытательной лаборатории.
3.3. Размещение свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в базе данных (реестре)	1. Загрузка электронного документа в базу данных испытательной лабораторией, имеющей право доступа в базу данных и загрузки документов. 2. Атрибуты документа, позволяющие осуществить его поиск, формируются автоматически.
3.4. Запрос свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства в базе данных (реестре)	1. Поиск документа в базе данных осуществляется по атрибутам. 2. Документ выгружается из базы данных в формате PDF.
4. Свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенным в его конструкцию изменениями требованиям безопасности	

Продолжение таблицы 1

Документ, удостоверяющий соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, этап процесса оценки соответствия	Процесс электронного документооборота и базовые требования к нему
4.1. Оформление заявки на проведение предварительной технической экспертизы	1а. Заполнение полей формы заявки заявителем онлайн. 2а. Заверение заявки электронной цифровой подписью заявителя. или 1б. Заполнение полей формы заявки испытательной лабораторией онлайн на основании заявки, представленной на бумажном носителе со ссылкой на файл со сканированной копией этой заявки.
4.2. Оформление заключения предварительной технической экспертизы испытательной лабораторией	1. Генерирование испытательной лабораторией электронного документа на основе предварительно загруженной информации. 2. Заверение электронного документа электронной цифровой подписью испытательной лаборатории.
4.3. Оформление заявки на проверку безопасности транспортного средства с внесенными изменениями в конструкцию	1а. Заполнение полей формы заявки заявителем онлайн. 2а. Заверение заявки электронной цифровой подписью заявителя. или 1б. Заполнение полей формы заявки испытательной лабораторией онлайн на основании заявки, представленной на бумажном носителе со ссылкой на файл со сканированной копией этой заявки.
4.4. Оформление заключения по результатам проверки безопасности транспортного средства с внесенными изменениями в конструкцию испытательной лабораторией	1. Генерирование испытательной лабораторией электронного документа на основе предварительно загруженной информации. 2. Заверение электронного документа электронной цифровой подписью испытательной лаборатории.

Продолжение таблицы 1

Документ, удостоверяющий соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, этап процесса оценки соответствия	Процесс электронного документооборота и базовые требования к нему
4.5. Оформление диагностической карты по результатам технического осмотра транспортного средства с внесенными в конструкцию изменениями организацией по техническому осмотру	В соответствии с установленными процедурами оформления диагностических карт.
4.6. Оформление свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенным в его конструкцию изменениями требованиям безопасности подразделением органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения	1. Генерирование подразделением органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения электронного документа на основе предварительно загруженной информации. 2. Заверение электронного документа электронной цифровой подписью подразделения органа государственного управления в сфере безопасности дорожного движения. 3. Атрибуты документа, позволяющие осуществить его поиск, формируются автоматически.
4.7. Запрос свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенным в его конструкцию изменениями требованиям безопасности в базе данных (реестре)	1. Поиск документа в базе данных осуществляется по атрибутам. 2. Документ выгружается из базы данных в формате PDF.
5. Оформление сертификата соответствия	
5.1. Оформление заявки на проведение оценки соответствия	1. Заполнение полей формы заявки заявителем онлайн. 2. Заверение заявки электронной цифровой подписью заявителя.
5.2. Оформление сертификата соответствия органом по сертификации	1. Генерирование органом по сертификации электронного документа на основе предварительно загруженной информации. 2. Заверение электронного документа электронной цифровой подписью органа по сертификации.

Продолжение таблицы 1

Документ, удостоверяющий соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, этап процесса оценки соответствия	Процесс электронного документооборота и базовые требования к нему
5.3. Размещение сертификата соответствия в базе данных (реестре)	1. Загрузка электронного документа в базу данных органом по сертификации, имеющим право доступа в базу данных и загрузки документов. 2. Атрибуты документа, позволяющие осуществить его поиск, формируются автоматически.
5.4. Запрос сертификата соответствия в базе данных (реестре)	1. Поиск документа в базе данных осуществляется по атрибутам. 2. Документ выгружается из базы данных в формате PDF.
6. Оформление декларации о соответствии	
6.1. Оформление декларации о соответствии заявителем	1. Заполнение полей формы декларации о соответствии заявителем онлайн. 2. Заверение декларации о соответствии электронной цифровой подписью заявителя.
6.2. Проверка декларации о соответствии органом по сертификации и ее размещение в базе данных (реестре)	1. Заверение электронного документа после его проверки электронной цифровой подписью органа по сертификации. 2. Загрузка электронного документа в базу данных органом по сертификации, имеющим право доступа в базу данных и загрузки документов. 3. Атрибуты документа, позволяющие осуществить его поиск, формируются автоматически.
6.3. Запрос декларации о соответствии в базе данных (реестре)	1. Поиск документа в базе данных осуществляется по атрибутам. 2. Документ выгружается из базы данных в формате PDF.

3.3 Криптографические критерии

Согласно пункту 11.1 статьи 2 Федерального закона Российской Федерации от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», электронный документ - это документированная информация, представленная в электронной форме, то есть, в виде, пригодном для восприятия человеком с использованием электронных вычислительных машин, а также для передачи по информационно-телекоммуникационным сетям или обработки в информационных системах.

Для электронного документа характерны:

- аутентичность – свойство электронного документа, гарантирующее, что он идентичен заявленному;

- достоверность - свойство электронного документа, при котором его содержание является полным и точным представлением подтверждаемых операций, деятельности или фактов и которому можно доверять в последующих операциях или в последующей деятельности;

- целостность - состояние электронного документа, в который после его создания не вносились никакие изменения;

- пригодность для использования - свойство электронного документа, позволяющее его локализовать и воспроизвести в любой момент времени.

К критериям криптозащиты электронных документов относятся:

- использование ключей доступа, представляющих собой уникальную буквенно-числовую комбинацию для доступа пользователя к определенному электронному документу;

- обеспечение невозможности несанкционированных изменений, таких как редактирование и удаление информации (для этого предусматривается, в том числе, резервное копирование информации);

- аутентификация – подтверждение подлинности информации и сторон, ее отправляющих и получающих (информация должна быть однозначно аутентифицирована по содержанию, времени создания и передачи, источнику и получателю);

- подтверждение подлинности авторства – электронная цифровая подпись (должна включать два алгоритма: для создания подписи и для ее проверки);

- разработка и применение алгоритмов шифрования информации.

Средства криптографической защиты информации (СКЗИ) применяются для выполнения задач, связанных с электронным документооборотом и требующих обеспечения свойств конфиденциальности, целостности, аутентичности, достоверности и неотказуемости информации, обрабатываемой в автоматизированных системах, для защиты информации, обрабатывающейся в рамках функционирования сервиса.

СКЗИ – это совокупность программно-технических средств, обеспечивающих применение электронной подписи и шифрования при организации безопасного (защищенного) электронного документооборота. СКЗИ могут применяться как в виде самостоятельных программных модулей, так и в виде инструментальных средств, встраиваемых в прикладное программное обеспечение.

К СКЗИ относятся:

– средства шифрования – аппаратные, программные и аппаратно-программные средства, системы и комплексы, реализующие алгоритмы криптографического преобразования информации и предназначенные для защиты информации от несанкционированного доступа при ее передаче по каналам связи и (или) при ее обработке и хранении;

– средства иммитозащиты – аппаратные, программные и аппаратно-программные средства, системы и комплексы, реализующие

алгоритмы криптографического преобразования информации и предназначенные для защиты от навязывания ложной информации;

– средства электронной подписи (средства ЭП) – аппаратные, программные и аппаратно-программные средства, обеспечивающие на основе криптографических преобразований реализацию хотя бы одной из следующих функций: создание электронной подписи с использованием ключа электронной подписи, подтверждение подлинности электронной подписи с использованием ключа проверки электронной подписи, создание ключей электронной подписи.

Использование, при оформлении электронного документа, электронной цифровой подписи позволяет не только обеспечить перечисленные характеристики, но и придать ему юридическую значимость. С учетом этого, основным критерием в рамках обеспечения криптографической защиты является наличие и сохранность электронной подписи.

Исходя из изложенного, под электронным документом следует понимать документ в электронном виде, заверенный электронной цифровой подписью (электронной подписью) и отвечающий требованиям общей инфраструктуры документирования информации в электронном виде. Исходя из этого определения, основным критерием в рамках обеспечения криптографической защиты является наличие и сохранность электронной подписи, что позволяет говорить о юридической значимости документа.

Электронная подпись — это информация в электронной форме, которая присоединена к другой информации в электронной форме (подписываемой информации) или иным образом связана с такой информацией, и которая используется для определения лица, подписывающего информацию. По способу формирования, электронные подписи разделяются на простые электронные подписи и усиленные электронные подписи. Усиленные подписи, в свою очередь, разделяются на усиленные неквалифицированные электронные подписи (неквалифицированная электронная подпись) и усиленные

квалифицированные электронные подписи (квалифицированная электронная подпись). Простой электронной подписью является электронная подпись, которая посредством использования кодов, паролей или иных средств подтверждает факт формирования электронной подписи определенным лицом. Неквалифицированной электронной подписью является электронная подпись, которая получена в результате криптографического преобразования информации с использованием ключа электронной подписи, позволяет определить лицо, подписавшее электронный документ, а также обнаружить факт внесения изменений в электронный документ после момента его подписания и создается с использованием средств электронной подписи. Квалифицированной электронной подписью является электронная подпись, которая соответствует всем признакам неквалифицированной электронной подписи и следующим дополнительным признакам:

- ключ проверки электронной подписи указан в квалифицированном сертификате;

- для создания и проверки электронной подписи используются средства электронной подписи, имеющие подтверждение соответствия требованиям, установленным в соответствии с законодательством.

При использовании неквалифицированной электронной подписи сертификат ключа проверки электронной подписи может не создаваться, если соответствие электронной подписи признакам неквалифицированной электронной подписи может быть обеспечено без использования сертификата ключа проверки электронной подписи.

Одной электронной подписью могут быть подписаны несколько связанных между собой электронных документов (пакет электронных документов). При подписании электронной подписью пакета электронных документов каждый из электронных документов, входящих в этот пакет, считается подписанным электронной подписью того вида, которой подписан пакет электронных документов.

При использовании усиленных электронных подписей участники электронного информационного взаимодействия обязаны:

1) обеспечивать конфиденциальность ключей электронных подписей, в частности, не допускать использование принадлежащих им ключей электронных подписей без их согласия;

2) уведомлять удостоверяющий центр, выдавший сертификат ключа проверки электронной подписи, и иных участников электронного взаимодействия о нарушении конфиденциальности ключа электронной подписи в течение не более чем одного рабочего дня со дня получения информации о таком нарушении;

3) не использовать ключ электронной подписи при наличии оснований полагать, что конфиденциальность данного ключа нарушена;

4) использовать для создания и проверки квалифицированных электронных подписей, создания ключей квалифицированных электронных подписей и ключей их проверки средства электронной подписи, имеющие подтверждение соответствия требованиям, установленным в соответствии с законодательством.

Удостоверяющий центр обеспечивает деятельность по изготовлению и управлению сертификатами ключей подписей участников электронного документооборота посредством выполнения совокупности штатных, организационных, программных и технических мероприятий.

В качестве удостоверяющего центра может выступать юридическое лицо, индивидуальный предприниматель либо государственный орган или орган местного самоуправления, осуществляющий функции по изданию, распространению, хранению сертификатов ключей проверки электронных подписей и проверке действительности этих сертификатов. Вместе с тем, для единой системы электронного документооборота, в частности, электронных документов, удостоверяющих соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, необходимо наличие единого для стран ЕАЭС удостоверяющего центра.

Для создания и проверки электронной подписи, создания ключа электронной подписи и ключа проверки электронной подписи должны использоваться средства электронной подписи, которые позволяют установить факт изменения подписанного электронного документа после момента его подписания, практическую невозможность вычисления ключа электронной подписи из электронной подписи или из ключа ее проверки. Кроме того, такие средства должны позволять создать электронную подпись в формате, обеспечивающем возможность ее проверки всеми средствами электронной подписи.

При создании электронной подписи средства электронной подписи должны показывать самостоятельно или с использованием программных, программно-аппаратных и технических средств, необходимых для отображения информации, подписываемой с использованием указанных средств, лицу, осуществляющему создание электронной подписи, содержание информации, подписание которой производится. Создание электронной подписи должно быть возможно только после подтверждения лицом, подписывающим электронный документ, операции по созданию электронной подписи. По окончании процедуры подписания необходимо иметь атрибут, однозначно показывающий, что электронная подпись создана.

Квалифицированная электронная подпись считается действительной при одновременном соблюдении следующих условий:

- сертификат ключа проверки электронной подписи создан и выдан удостоверяющим центром;

- целостность данных, подписанных электронной подписью, не нарушена;

- электронная подпись выработана с использованием закрытого ключа, соответствующий сертификат открытого ключа которого (сертификат проверки электронной подписи) указан в составе этой электронной подписи;

- сертификат ключа проверки электронной подписи действителен на момент подписания электронного документа;

- сертификат удостоверяющего цента действителен на момент подписания документа.

При этом необходимо учесть, что электронные подписи, созданные в соответствии с нормами права государств, не являющихся членами Евразийского экономического союза, и международными стандартами, должны признаваться электронными подписями того вида, признакам которого они соответствуют, а подписанные ею электронные документы не могут считаться не имеющими юридической силы только на том основании, что сертификат ключа проверки электронной подписи выдан в соответствии с нормами иностранного права.

Вместе с тем, при формировании электронного документа, подписанного электронной подписью, целесообразно использовать общие, согласованные и унифицированные информационно-технологические и организационно-правовые правила, решения и мероприятия для избегания возникновения противоречий.

Информационный обмен электронными документами между субъектами электронного взаимодействия, использующими разные механизмы защиты электронных документов, обеспечивается с использованием сервисов, предоставляемых операторами общей инфраструктуры документирования информации в электронном виде.

Общая инфраструктура документирования информации в электронном виде, в соответствии с Приложением № 3 к Договору о Евразийском экономическом союзе, состоит из государственных компонентов и интеграционного компонента. В качестве оператора интеграционного компонента общей инфраструктуры документирования информации в электронном виде выступает Евразийская экономическая комиссия. Под операторами государственных компонентов общей инфраструктуры документирования информации в электронном виде выступают уполномоченные органы или определенные ими организации в соответствии с законодательством государства-члена ЕАЭС.

Интеграционный компонент общей инфраструктуры документирования информации в электронном виде представляет собой совокупность элементов трансграничного пространства доверия, обеспечивающих осуществление трансграничного электронного документооборота, на основе согласованных стандартов и инфраструктурных решений.

3.4 Форматно-логические критерии

Исходя из содержания и структуры информации, электронные документы подразделяются на формализованные и неформализованные.

К неформализованным относятся документы, имеющие произвольные структуру и (или) содержание, определяемые автором. Примером таких документов, используемых при процедурах оценки соответствия транспортных средств (шасси) и их компонентов, являются руководство (инструкция) по эксплуатации, документ, подтверждающий согласование изменения (сохранения) торговой марки и коммерческого названия транспортного средства, описание изменений и дополнений, внесенных в конструкцию базового транспортного средства (шасси), перечень используемых национальных стандартов, применяемых для обеспечения соответствия компонентов требованиям технического регламента, письмо изготовителя транспортного средства, подтверждающее, что изготовитель запасных частей является поставщиком комплектующих для сборки транспортных средств (шасси), декларация изготовителя запасных частей или его официального дилера, подтверждающую их поставку на сборку конкретного транспортного средства (шасси) и другие документы.

Под формализованными электронными документами понимаются документы, чья структура и содержание жестко регламентированы нормативными, законодательными или технологическими требованиями. К

ним относятся все документы, удостоверяющего соответствие требованиям ТР ТС 018/2011.

В соответствии с положениями ТР ТС 018/2011, формы документов, удостоверяющих соответствие транспортных средств требованиям безопасности, а также уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» предусмотрены приложениями №№ 14 – 18 к упомянутому регламенту. Согласно этим формам, документы должны включать в себя исчерпывающую информацию о органе по сертификации, заявителе, изготовителе, технических характеристиках транспортных средств (в том числе общих видах) и документах, явившихся основанием для оформления. При оформлении перечисленных документов предусмотрено использование бланков, являющихся документами строгой отчетности, изготавливаемых типографским способом в государствах – членах Евразийского экономического союза. Требования к оформлению, структуре номеров, форме и правилам заполнения установлены Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 09.12.2014 № 232 «О Правилах заполнения бланков одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту, свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности».

Бланки одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси, уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту, свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, а также бланки приложений и дополнительных листов указанных документов должны иметь несколько степеней защиты (в том

числе типографский номер, содержащий обозначение государства-члена, выпустившего бланк). Кроме того, предусмотрена цветовая градация для бланков различных документов:

- желтый цвет и его оттенки - для бланков одобрения типа транспортного средства и приложений к нему;

- светло-синий цвет и его оттенки - для бланков одобрения типа шасси и приложений к нему;

- красный цвет и его оттенки - для бланков уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту;

- светло-зеленый цвет и его оттенки - для бланков свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства;

- светло-коричневый цвет и его оттенки - для бланков свидетельства о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.

Документы вступают в силу только после прохождения процедуры их утверждения уполномоченным органом государственного управления по утверждению и регистрации одобрений типа транспортного средства (шасси) в рамках ТР ТС 018/2011.

Требования к формам и правилам оформления сертификатов соответствия и деклараций о соответствии, используемых при оценке соответствия типов компонентов транспортных средств установлены Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25.12.2012 № 293 «О единых формах сертификата соответствия и декларации о соответствии требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза и правилах их оформления».

Сертификаты соответствия оформляются с использованием бланков, являющихся документами строгой отчетности, изготавливаемых типографским способом в государствах – членах Евразийского экономического союза и имеют не менее 4 степеней защиты, в том числе:

а) гильошную рамку позитивного отображения;

б) микротекст, размещенный по периметру гильошной рамки;

в) полупрозрачный голографический защитный элемент;

г) типографский номер, состоящий из серии бланка, 2-значного буквенного кода государства-члена (в соответствии с классификатором стран мира) и порядкового номера бланка (7 арабских цифр).

Декларации о соответствии выполняются на листах белой бумаги формата А4 (210 х 297 мм).

В отличие от документов, удостоверяющих соответствие транспортных средств требованиям безопасности, а также уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», сертификаты соответствия и декларации о соответствии типов компонентов транспортных средств вступают в силу после регистрации в Едином реестре выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии.

При оформлении всех документов, подтверждающих соответствие требованиям безопасности, предусмотрено использование печатающих устройств. Возможность их выполнения в форме электронных документов, на данный момент времени не предусмотрена.

Требования к оформлению документов, представляемым заявителями в орган по сертификации при процедурах оценки соответствия, зависят от вида документа. Например, согласно пункту 1.1.1 Приложения № 12 к ТР ТС 018/2011, общее техническое описание типа транспортного средства, прилагаемое к заявке на оформление одобрения типа транспортного средства, должно соответствовать форме удостоверяющего документа и содержать объем информации, достаточный для оформления соответствующих приложений.

На сегодняшний день возможность использования заявочных электронных документов при процедурах оценки соответствия продукции требованиям безопасности, напрямую предусмотрена лишь при

декларировании. Согласно пункту 6 Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 20.03.2018 № 41 «О Порядке регистрации, приостановления, возобновления и прекращения действия деклараций о соответствии продукции требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза», заявитель имеет право предоставить для регистрации декларацию о соответствии, выполненную в виде электронного документа, при условии, что она и заявление о регистрации подписаны с применением электронной цифровой подписи, полученной в соответствии с законодательством государства-члена. При этом остальные документы, необходимые для регистрации, представляются в электронном виде.

Законодательно установленные нормы использования электронных документов при других формах подтверждения соответствия отсутствуют.

При описании форматно-логических критериев необходимо предусмотреть наличие полной и логически связанной информации, с учетом сохранения установленной структуры.

3.5 Технологические критерии

При разработке перечня критериев, предъявляемых к электронным документам, оформляемым при процедурах оценки соответствия продукции, входящей в перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие ТР ТС 018/2011, следует учитывать ряд требований и ограничений, накладываемых действующими нормативными правовыми и законодательными документами.

Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26.07.2016 № 88 «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общего процесса «Формирование и ведение единых реестров выданных или

принятых документов об оценке соответствия требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза (технических регламентов Таможенного союза)» в части, касающейся единого реестра выданных одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства и зарегистрированных уведомлений об отмене документа, удостоверяющего соответствие требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)», а также Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10.05.2016 № 39 «О технологических документах, регламентирующих информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли общего процесса «Формирование и ведение единых реестров выданных или принятых документов об оценке соответствия требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза (технических регламентов Таможенного союза)» в части, касающейся единого реестра выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии» предусмотрено использование определенного описания форматов и структур электронных документов и сведений, в том числе указание полного реквизитного состава с учетом уровней иерархии вплоть до простых (атомарных) реквизитов с использованием табличной формы.

В качестве реквизита выступает единица данных электронного документа (сведений), которая в определенном контексте считается неразделимой.

В таблице описывается однозначное соответствие реквизитов электронных документов (сведений) и элементов модели данных.

Под моделью данных понимается представление юридических фактов (обстоятельств, действий или событий), связей между ними и их состояний в виде графического и (или) словесного описания, пригодное для передачи,

интерпретации и обработки формализованным образом, ограниченное рамками предметных областей определенных процессов.

Для обозначения множественности реквизитов предусматриваются следующие обозначения:

1 – реквизит обязателен, повторения не допускаются;

n – реквизит обязателен, должен повторяться n раз (n > 1);

1..* – реквизит обязателен, может повторяться без ограничений;

n..* – реквизит обязателен, должен повторяться не менее n раз (n > 1);

n..m – реквизит обязателен, должен повторяться не менее n раз и не более m раз (n > 1, m > n);

0..1 – реквизит опционален, повторения не допускаются;

0..* – реквизит опционален, может повторяться без ограничений;

0..m – реквизит опционален, может повторяться не более m раз (m > 1).

Реквизитный состав структуры электронного документа, в отношении одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства, свидетельств о соответствии транспортного средства с внесенным в его конструкцию изменениями требованиям безопасности и уведомлений об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», а также сертификатов соответствия и деклараций о соответствии, используемых при оценке соответствия типов компонентов транспортных средств, в процессе оформления электронного документа предусматривает внесение исчерпывающей информации, с учетом установленных требований в отношении форм.

Согласно Решению Коллегии Евразийской экономической комиссии от 02.12.2014 № 225 «Об утверждении Положения о формировании и ведении единого реестра выданных одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства и зарегистрированных уведомлений

об отмене документа, удостоверяющего соответствие требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011)», сведения о выданных органами по сертификации, включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, одобрениях типа транспортного средства, одобрениях типа шасси, а также о выданных испытательными лабораториями (центрами), включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, свидетельствах о безопасности конструкции транспортного средства и сведения о зарегистрированных уведомлениях об отмене документа, удостоверяющего соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, должны передаваться в Единый реестр. Он состоит из национальных частей, формирование и ведение которых обеспечивают уполномоченные органы государств - членов ЕАЭС. При этом, формирование и ведение национальных частей осуществляется в электронном виде на базе программно-аппаратных средств уполномоченных органов, обеспечивающих возможность доступа к национальным частям единого реестра с официальных сайтов уполномоченных органов и Евразийской экономической комиссии в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

В зависимости от вида документа, национальные части единого реестра состоят из следующих разделов:

- одобрения типа транспортного средства;

- одобрения типа шасси;

- свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства;

- уведомления об отмене документа, удостоверяющего соответствие требованиям ТР ТС 018/2011.

В реестр также заносится информация о фактах выдачи, приостановления, прекращения или продления действия соответствующих документов.

Кроме того, учитывая установленные ТР ТС 018/2011 формы документов, удостоверяющих соответствие, в реестре должны содержаться сведения о:

- регистрационном номере документа и учетном номере бланка, на котором он оформлен;

- сроке действия документа;

- полном и сокращенном наименование организации, оформившей документ, её месте нахождения (адресе юридического лица), фактическом адресе, номере телефона и факса, адресе электронной почты, фамилии, имени, отчества руководителя, номере и сроке действия аттестата аккредитации;

- марке транспортного средства (шасси);

- коммерческом наименовании транспортного средства (шасси);

- типе транспортного средства (шасси);

- базовом транспортном средстве или шасси (для одобрения типа транспортного средства);

- модификации транспортного средства (шасси);

- категории транспортного средства (шасси);

- экологическом классе транспортного средства (шасси);

- варианте изготовления (для одобрения типа шасси);

- полном наименовании, месте нахождения (адресе юридического лица), фактическом адресе заявителя, номере телефона и факса, адресе электронной почты;

- полном наименовании, месте нахождения (адресе юридического лица), фактическом адресе изготовителя;

- полном наименовании, месте нахождения (адресе юридического лица), фактическом адресе представителей изготовителя, номере телефона и факса, адресе электронной почты;

- полном наименовании, месте нахождения (адресе юридического лица), фактическом адресе сборочного завода;

- полном наименовании, месте нахождения (адресе юридического лица), фактическом адресе поставщика сборочных комплектов;

- выпускаемой продукции: серийный выпуск или партия (с указанием количества и перечислением VIN);

- о сведениях, содержащихся в приложениях к документу;

- дополнительной информации, содержащейся в документе;

- дате оформления;

- дате и номере внесения записи в единый реестр;

- фамилии, имени, отчестве руководителя уполномоченного органа;

- дате и основании приостановления, возобновления или прекращения действия;

- дате, сроке и основании продления действия.

Для предотвращения утраты информации, содержащейся в едином реестре, каждый уполномоченный орган должен формировать резервную копию соответствующей национальной части единого реестра.

Формирование и ведение единого реестра выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии определено Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26.09.2017 № 127 «О Порядке формирования и ведения единого реестра выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии».

Единый реестр выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии представляет собой общий информационный ресурс, формирование и ведение которого, как и в случае с единым реестром одобрений типа транспортного средства,

одобрений типа шасси, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства и уведомлений об отмене документа, удостоверяющего соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, формируется и ведется в электронном виде с использованием средств интегрированной информационной системы ЕАЭС уполномоченными органами государств - членов ЕАЭС и Евразийской экономической комиссии, с учетом особенностей законодательств соответствующего государства. Передача сведений осуществляется автоматически при их внесении в национальные части единого реестра или изменении этих сведений.

В единый реестр сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии включаются сведения о выданных сертификатах соответствия и зарегистрированных декларациях о соответствии продукции требованиям технических регламентов Союза, а также о сертификатах соответствия и декларациях о соответствии на продукцию, включенную в единый перечень продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия с выдачей сертификатов соответствия и деклараций о соответствии по единой форме.

Сведения о сертификатах соответствия, содержащиеся в национальной часть единого реестра сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, включают в себя:

- регистрационный номер и дату регистрации сертификата соответствия, срок действия, типографский номер бланка, на котором оформлен сертификат соответствия;

- полное наименование заявителя, его место нахождения (адрес юридического лица) и адрес (адреса) места осуществления деятельности или фамилия, имя и отчество, место жительства и адрес (адреса) места осуществления деятельности (для физического лица, зарегистрированного в качестве индивидуального предпринимателя), регистрационный или учетный (индивидуальный, идентификационный)

номер заявителя, присваиваемый при государственной регистрации, номер телефона и адрес электронной почты;

- полное наименование изготовителя, его место нахождения (адрес юридического лица) и адрес (адреса) места осуществления деятельности по изготовлению продукции или фамилия, имя и отчество, место жительства и адрес (адреса) места осуществления деятельности по изготовлению продукции (для физического лица, зарегистрированного в качестве индивидуального предпринимателя);

- полное наименование органа по сертификации, выдавшего сертификат соответствия, его место нахождения (адрес юридического лица), адрес места осуществления деятельности, регистрационный номер и дата регистрации аттестата аккредитации органа по сертификации, номер телефона и адрес электронной почты;

- фамилия, имя и отчество руководителя (уполномоченного лица) органа по сертификации;

- фамилия, имя и отчество эксперта (экспертов) органа по сертификации;

- сведения о продукции, включающие в себя наименование и обозначение продукции и (или) иное условное обозначение, присвоенное изготовителем продукции, название продукции, иные сведения о продукции, обеспечивающие ее идентификацию;

- обозначение и наименование документа (документов), в соответствии с которым изготовлена продукция;

- наименование объекта сертификации;

- код (коды) продукции в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза;

- наименование и обозначение технического регламента, на соответствие требованиям которого проводилась сертификация;

- сведения о документах, подтверждающих соответствие продукции требованиям технического регламента;

- сведения о примененной схеме сертификации;

- сведения о стандартах, включенных в перечень международных, региональных (межгосударственных) или национальных (государственных) стандартах, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента, обозначение разделов (пунктов, подпунктов) и наименования такого стандарта, а также иных использованных стандартах и документах;

- условия и срок хранения продукции;

- срок службы (годности) или ресурс продукции;

- иная информация, идентифицирующая продукцию;

- сведения о приложении (приложениях) к сертификату соответствия (типографский номер бланка приложения, количество листов в приложении), а также информация, содержащаяся в приложении.

В реестр сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии также заносится информация о фактах выдачи, приостановления, возобновления или прекращения действия сертификатов соответствия.

Сведения о декларации о соответствии, содержащиеся в национальной часть единого реестра сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, включают в себя:

- регистрационный номер, дату регистрации декларации о соответствии и срок действия;

- полное наименование заявителя, его место нахождения (адрес юридического лица) и адрес (адреса) места осуществления деятельности или фамилию, имя и отчество, место жительства и адрес (адреса) места осуществления деятельности (для физического лица,

зарегистрированного в качестве индивидуального предпринимателя), регистрационный или учетный (индивидуальный, идентификационный) номер заявителя, номер телефона и адрес электронной почты;

- должность, фамилию, имя и отчество руководителя организации-заявителя или лица организации-заявителя, уполномоченного принимать декларацию о соответствии (с указанием наименования и реквизитов уполномочивающего документа);

- полное наименование органа по сертификации, зарегистрировавшего декларацию о соответствии, его место нахождения (адрес юридического лица), адрес места осуществления деятельности, номер телефона и адрес электронной почты либо полное наименование уполномоченного органа, зарегистрировавшего декларацию о соответствии, его место нахождения, а также номер телефона и адрес электронной почты;

- сведения о продукции, включающие в себя полное наименование изготовителя, его место нахождения (адрес юридического лица) и адрес (адреса) места осуществления деятельности по изготовлению продукции или фамилию, имя и отчество, место жительства и адрес (адреса) места осуществления деятельности по изготовлению продукции (для физического лица, зарегистрированного в качестве индивидуального предпринимателя), название продукции, обозначение и наименование продукции и (или) иное условное обозначение, присвоенное изготовителем продукции, а также иные сведения о продукции, обеспечивающие ее идентификацию;

- наименование и обозначение документа (документов), в соответствии с которым изготовлена продукция (стандарт, стандарт организации, технические условия или иной документ);

- код (коды) продукции в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза;

- наименование объекта декларирования;

- наименование и обозначение технического регламента, на соответствие требованиям которого проводилось декларирование;

- сведения о документах, подтверждающих соответствие продукции требованиям технического регламента;

- сведения о примененной схеме декларирования соответствия;

- сведения о стандартах, включенных в перечень международных, региональных (межгосударственных) или национальных (государственных) стандартах, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента, обозначение разделов (пунктов, подпунктов) и наименования такого стандарта, а также иных использованных стандартах и документах;

- условия и срок хранения продукции;

- срок службы (годности) или ресурс продукции;

- иная информация, идентифицирующая продукцию;

- сведения о приложении (приложениях) к декларации о соответствии (количество листов в приложении), а также информация, содержащаяся в приложении.

3.6 Перечень критериев

По результатам проведенного анализа в трех основных группах критериев были выделены следующие критерии, которые должны предъявляться к электронным документам, оформляемым при процедурах оценки продукции, входящей в перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие ТР ТС 018/2011, независимо от вида документа, удостоверяющего соответствие:

1. Наличие электронной цифровой подписи, подтверждающей авторство и целостность документа, выданной в соответствии с требованиями законодательства;

2. Возможность проверки электронной цифровой подписи, использованной при оформлении электронного документа;

3. Использование средств защиты (в том числе криптографической) для максимального снижения рисков внешнего воздействия на электронные документы;

4. Соответствие информативной составляющей электронного документа требованиям, установленным законодательством в части содержания;

5. Соответствие структуры и формы электронных документов требованиям, установленным законодательством к аналогичным документам, исполненным на бумажном носителе;

6. Технологическая совместимость с электронными Едиными реестрами выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, а также одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси, свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства и уведомлений об отмене документа, удостоверяющего соответствие техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

7. Технологичность используемой кодировки (архивирования), не требующей задействования чрезмерных ресурсов для хранения электронных документов, а также оптимальность технического уровня используемого программного обеспечения;

8. Обеспечение идентичности сведений, извлекаемых из электронных документов с целью их обработки в информационных системах, в том числе при преобразовании форматов и структур, аналогичным сведениям, содержащимся в электронных документах (то есть, обеспечение

сохранения информации в заданном виде при обработке электронных документов в информационных системах);

9. Оптимальность использованного формата, с точки зрения восприятия и перцепции;

10. Обеспечение быстроты и удобства определения вида документа, как при работе непосредственно пользователя, так и при автоматизированной обработке;

11. Возможность формирования, при необходимости, копий электронного документа на бумажном носителе.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Система электронного документооборота в странах ЕАЭС в области оценки соответствия колесных транспортных средств в настоящее время включает электронные базы данных (реестры) по удостоверяющим соответствие документам. Другие элементы электронного документооборота в части оценки соответствия колесных транспортных средств и их компонентов в странах ЕАЭС не применяются.

2. Анализ опыта и практики зарубежных стран, в том числе, стран ЕС и Японии, создавших успешно функционирующую систему электронного взаимодействия, позволил определить основные правила организации электронного документооборота в области оценки соответствия колесных транспортных средств:

- регламентирован формат документов и содержащиеся в них сведения;

- документы передаются в формате PDF;

- итоговые получаемые документы защищены от редактирования паролем, устанавливаемым административным органом;

- доступ к документам разграничен между пользователями;

- поиск документов в базе данных организован по ограниченному набору критериев.

3. База данных по официальным утверждениям типа ЕЭК ООН DETA разработана по аналогии с Европейской системой обмена данными об официальных утверждениях типа (ETAES), которая организована в ЕС, и по ее образцу. База данных DETA в «минимальной» конфигурации предусматривает загрузку выпущенных сообщений об официальном утверждении типа и возможность чтения соответствующей информации заинтересованными сторонами. Развитие базы данных DETA предусматривает присвоение элементам базы данных уникального

идентификатора и генерирование так называемой декларации о соответствии – аналога электронного ПТС.

4. Третий пересмотр Женевского Соглашения 1958 г., вступивший в силу в сентябре 2017 г., и Правила ООН № 0 в отношении IWVTA содержат конкретные положения об использовании договаривающимися сторонами электронной базы данных DETA для целей взаимного обмена сведениями о предоставленных, распространенных или отмененных сообщениях об официальном утверждении типа по Правилам ООН.

5. Организация базы данных «DETA» может быть использована в качестве образца для базы данных документов, удостоверяющих соответствие требованиям ТР ТС 018/2011, в рамках организации электронного документооборота в ЕАЭС.

6. При разработке критериев, предъявляемых к электронным документам, оформляемым при процедурах оценки продукции, входящей в перечень объектов технического регулирования, на которые распространяется действие ТР ТС 018/2011, были определены три основные группы критериев: криптографические, форматно-логические и технологические. По результатам проведенного анализа в этих группах были выделены конкретные критерии:

- наличие электронной цифровой подписи и возможность ее проверки;

- использование средств защиты для максимального снижения рисков внешнего воздействия на электронные документы;

- соответствие информативной составляющей электронного документа законодательно установленному формату и аналогичным документам, исполненным на бумажном носителе;

- удобство используемого формата электронного документа для восприятия и возможность формирования, при необходимости, копий электронного документа на бумажном носителе;

- технологическая совместимость документов с электронными базами данных (реестрами документов) и обеспечение сохранения информации в заданном виде при обработке электронных документов в информационных системах;

- технологичность используемой кодировки с позиции экономии ресурсов и ее оптимальность для используемого программного обеспечения.

7. Результаты работы предназначены для официального использования Евразийской экономической комиссией для реализации перехода к электронному документообороту в ЕАЭС, в том числе, в процессах системы электронных паспортов транспортных средств (шасси) и в процессах оценки соответствия колесных транспортных средств (шасси).

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Российский рынок СЭД/ECM: история, современность, перспективы. Интервью исполнительного директора компании DIRECTUM К.Ю. Истомина//ECM Journal [Электронный ресурс]. - 2018. - URL: https://ecm-journal.ru/docs/Rossijjskijj-rynok-SEhDECM-istorija-sovremennost-perspektivy-Intervju-Istomina-KJu.aspx (дата обращения 09.08.2018).

2 Дан старт устранению наиболее значимых для стран ЕАЭС препятствий. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/13-07-2018-4.aspx (дата обращения 09.08.2018).

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Информация из руководства пользователя базой данных E-Tyr

Заявление о выдаче официального утверждения

Заявка направляется заявителем или уполномоченной технической службой по электронной почте.

Следует обратить внимание на следующие моменты:

- Само заявление не должно быть приложенным документом.

- заявка может быть создана и отправлено с помощью стандартизированной модели электронной почты.

- заявка может только быть отправлены в КБА, когда документы готовы будут подготовлены остальные заявочные документы.

Адрес электронной почты выбирается в зависимости от типа продукции

– Легковые автомобили, легкие грузовики и связанные с ними типы транспортных средств, адрес электронной почты: kba-sgb421@kba.de

– все транспортные средства, кроме легковых автомобилей и легких грузовиков, адрес электронной почты: kba-sgb422@kba.de

– все типы компонентов транспортных средств, адрес электронной почты: kba-sgb423@kba.de

Во всех остальных случаях используется адрес электронной почты: abt-fahrzeugtechnik@kba.de.

Требования, касающиеся заявки на официальное утверждение типа

Заявка на предоставление официального утверждения типа принимается по электронной почте. Заявка должна содержать, как минимум следующую информацию:

– организационно-правовая форма и адрес заявителя;

– тип продукта и директива или правила, на которых основано официальное утверждение типа. В случае вопросов рекомендуется использовать прилагаемую форму.

В дополнение к уже упомянутым заявка должна содержать следующие данные:

– дополнительные адреса электронной почты, по которым требуется отправка информации о предоставлении/отказе в утверждении.

– имя и номер телефона контактного лица, если они отличаются от отправителя

– ID документа, содержащего соответствующую заявочную документацию. Эта информация показывает какие документы идут вместе в одном комплекте и позволяет сотрудникам KBA найти соответствующую документацию.

– в соответствии с административным законодательством следующий текст: "Пожалуйста, пришлите нам копию утверждения. Оригинал остается у вас.”

Допускается наличие дополнительной информации (например, не публикуйте документ до мм.дд.гг).

Требования, касающиеся темы электронного письма

Для дальнейшей обработки сотрудниками KBA в поле ”тема” в указанном порядке через точку с запятой (;) должна быть указана следующая информация:

1. Заявитель / изготовитель (наименование изготовителя, если заявитель и изготовитель различаются)

2. ID

3. Тип

4. Директивы или правила

5. Номер официального утверждения (если известен).

Требования к заявочным документам

Имена файлов.

Документ может содержать несколько частей. Не каждая часть документа должна быть включена в документ.

Названия частей документа выбираются следующим образом:

- информационная папка (включая приложения): BB-00 или IF-00
- протокол испытаний (включая приложения): PB-00 или TR-00
- экспертный отчет (включая приложения): GA-00
- сертификат: APP-00
- связанные утверждения: REF-00
- результаты испытаний в формате Word или Excel: PE-00 или TV-00
- документы по системе бортовой диагностики: OBD
- документы по увеличению буксируемой массы: GTM
- счетчик версий (в данном случае: 00) должен быть установлен, как указано ниже.

Формат документов

Электронные заявочные документы, такие как информационная папка, включая связанные приложения, протокол испытаний, включая необходимые приложения или любое другое требуемое приложение предоставляются как отдельные части документа.

Части документа должны быть представлены в формате PDF, включая эскизы. PDF-документы не должны содержать приложения. Наличие приложений в принципе не проверяется KBA.

PDF-документы должны быть предоставлены без PDF-защиты. В противном случае KBA не сможет объединить различные части документа в единый документ по утверждения.

При открытии файла миниатюры должны быть видны в правильной ориентации страницы и документ отображаться в виде полной страницы.

Требования к отчету по испытаниям (протоколу испытаний)

Протокол испытаний должен быть подписан. Факсимильная подпись принимается КБА.

Запуск системы, авторизация, изменение пароля.

В адресной строке браузера следует указать следующий адрес https://www.e-typ.eu/ (рисунок А.1).



Рисунок А.1 – Указание адреса сайта в строке поиска

После это необходимо кликнуть в любом месте следующего экрана (рисунок А.2).



Рисунок А.2 – Приветственный экран

Будет показан экран ввода логина и пароля (рисунок А.3).



Рисунок А.3 – Экран ввода логина и пароля

После ввода корректных значений имени пользователя и пароля и их подтверждения нажатием ”OK” пользователь попадает в приложение.

При запуске приложения браузер Internet Explorer может выдать предупреждение с запросом на показ содержимого с защищенного веб-сайта. В этом случае необходимо нажать “нет”. В противном случае приложение работает не правильно.

Если введенная комбинация имени пользователя и пароля неверная, появится следующее сообщение (рисунок А.4).



Рисунок А.4 – Сообщение в случае неверного ввода логина или пароля

Аккаунт пользователя будет заблокирован после трех неудачных попыток ввода пароля. После этого вход в систему невозможен даже при

вводе правильного пароля. В этом случае требуется связаться с администратором E-Typ.

Для изменения пароля необходимо ввести имя пользователя и нажать ”Change…” (изменить). Появится следующее окно (рисунок А.5).



Рисунок А.5 – Экран смены пароля

Необходимо ввести дважды новый пароль, при этом должны быть выполнены ссследующие правила создания пароля:

– минимум восемь символов;

– минимум одна заглавная буква из следующих ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ;

– минимум одна цифра из следующих 0123456789;

– минимум один специальный символ из следующих <>|,.-;:_#+'*~!\"$%&/()=?{[]};

– маленькие буквы;

Если пароль не отвечает указанным требованиям, появляется следующее сообщение (рисунок А.6).

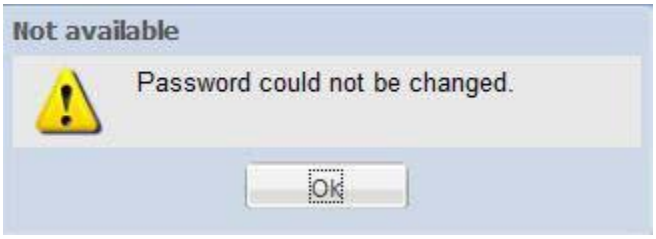


Рисунок А.6 – Сообщение о невозможности смены пароля

Действие пароля ограничено 30-ю днями. Если срок действия пароля истек, окно изменения пароля появляется после ввода имени пользователя

Общая информация

После успешного входа в систему открывается окно главного меню приложения E-Tyр.

Для навигации необходимо использовать только кнопки и меню приложения, а не кнопки браузера (рисунок А.7).



Рисунок А.7 – Кнопочное меню приложения

Панель инструментов

Получить доступ к основным функциям приложения можно используя символы на панели инструментов в правом углу экрана: при удержании кнопки мыши на короткое время на символе открывается более подробная информация о символах.

Настройка пользовательского интерфейса (рисунок А.8)

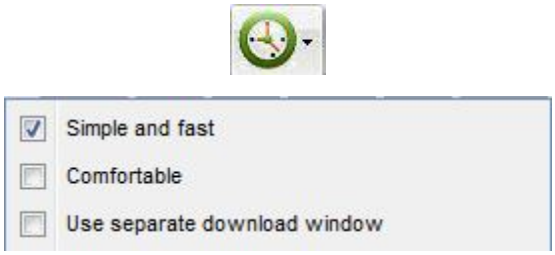


Рисунок А.8 – Меню настройки пользовательского интерфейса

Выбор опции "простой и быстрый" увеличивает производительность приложения, особенно на старых системах.

Язык (рисунок А.9)



Рисунок А.9 – Меню настройки языка пользовательского интерфейса

Можно выбрать немецкий или английский интерфейс, выбрав соответственно немецкий или английский флаг.

Окно обновления (рисунок А.10)

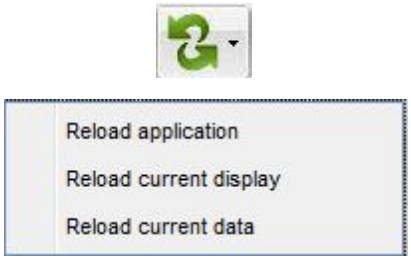


Рисунок А.10 – Меню окна обновления

С помощью этой кнопки можно перезагрузить все приложение, текущий дисплей или текущие данные без выхода из системы.

Выделение

С помощью левой кнопки мыши можно выделить объект (документ, часть документа) Выделенные объекты подсвечиваются. Нажатие на выбранный объект и одновременно кнопки Strg отменяет выбор объекта.

Выход с сервера

Этот символ (рисунок А.11) используется, чтобы выйти из приложения.



Рисунок А.11 – Кнопка выхода из приложения

Помощь

Чтобы получить дополнительную информацию, можно использовать кнопку «справка» (рисунок А.12).



Рисунок А.12 – Кнопка и меню помощи

Рабочая область E-Typ

После выбора вкладки "E-Typ" вводится следующая рабочая область (рисунок А.13)

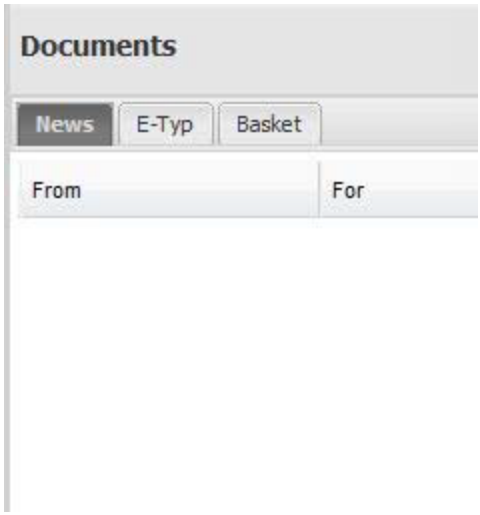


Рисунок А.13 – Экран рабочей области

Рабочая область E-Typ состоит из четырех зон (рисунок А.14):

1. Слева можно найти несколько полей ввода для начала поиска документов. Чтобы начать поиск необходимо нажать на символ с увеличительным стеклом.

2. В центре рабочей плоскости результаты поиска с метаданными, такими как идентификатор документа (ID), сведения об изготовителе или номер утверждения.

3. После выбора документа части документа, принадлежащие этому документу, отображаются в области ниже.

4. Символы на панели инструментов используются для создания, редактирования или удаления новых документов или частей документа в E-Typ.

4

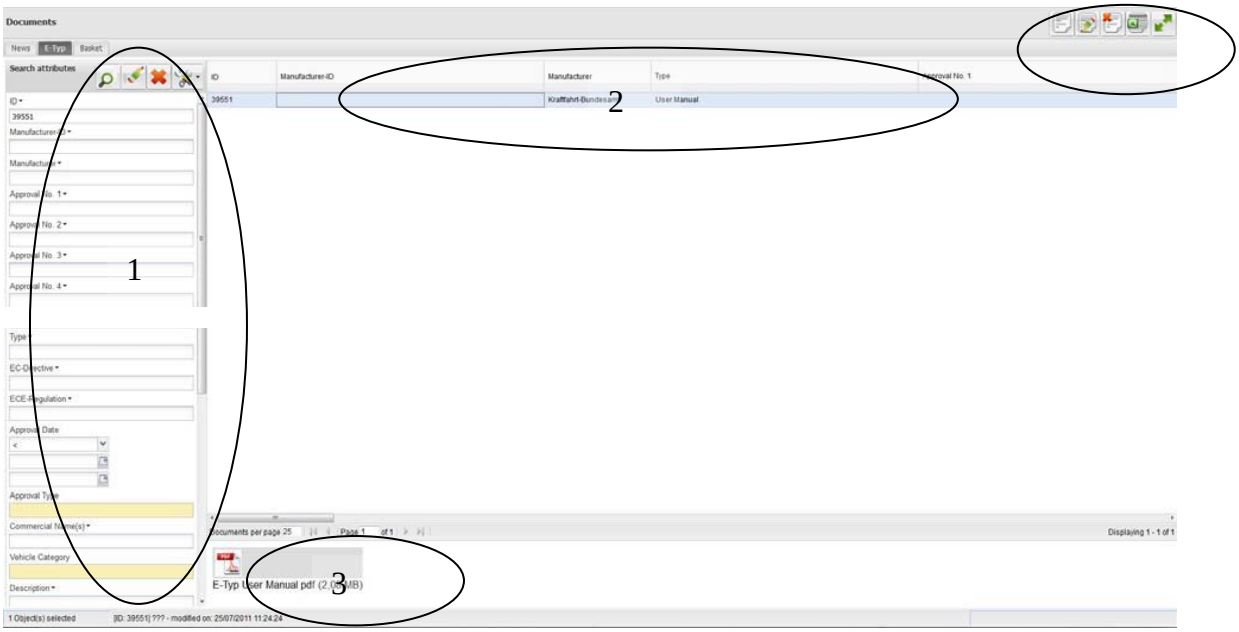


Рисунок А.14 – Зоны рабочей области

Предоставление информационной папки производителем

Заявитель создает новый документ для каждого процесса подачи заявки. Все необходимые части документа (информационная папка) добавляются в этот документ. Новый документ создается путем выбора символа “New” (новый) на панели инструментов (рисунок А.15).



Рисунок А.15 – Кнопка создания рабочего документа

С помощью этой кнопки будет запущен мастер, который проведет пользователя шаг за шагом через создание документа (рисунок А.16).

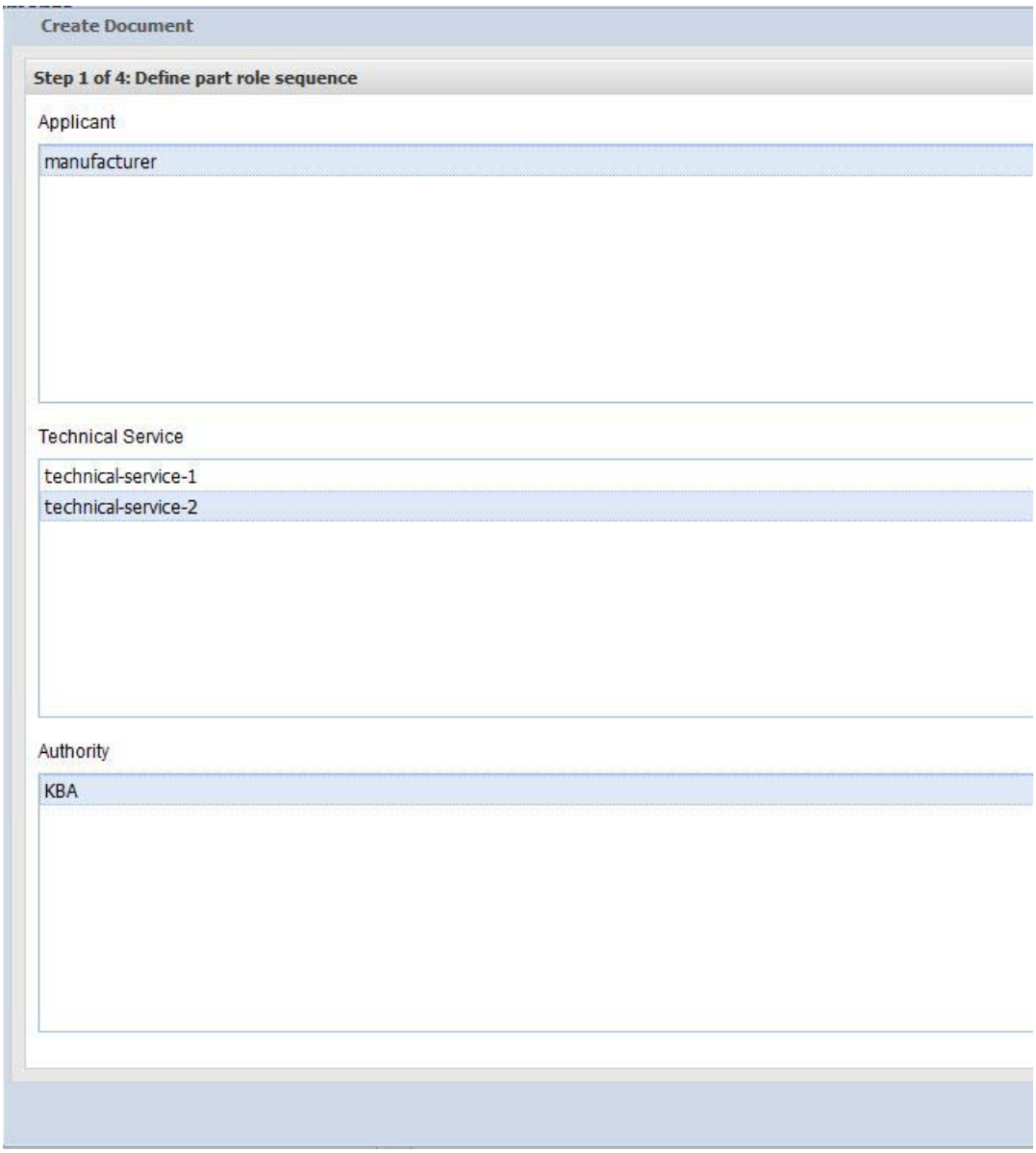


Рисунок А.16 – Экран мастера создания рабочего документа

В процедуре утверждения типа возможно, что заявитель работает вместе с несколькими техническими службами. На первом шаге мастера отображаются все технические службы. Заявитель может выбрать, какая техническая служба является партнером в конкретном процессе утверждения. Затем система автоматически добавляет полномочия. Подтверждение данных осуществляется нажатием кнопки “Next” (следующий).

На следующем шаге необходимо ввести атрибуты документа (рисунок А.17). Эти атрибуты могут быть позже использованы в качестве критериев поиска.

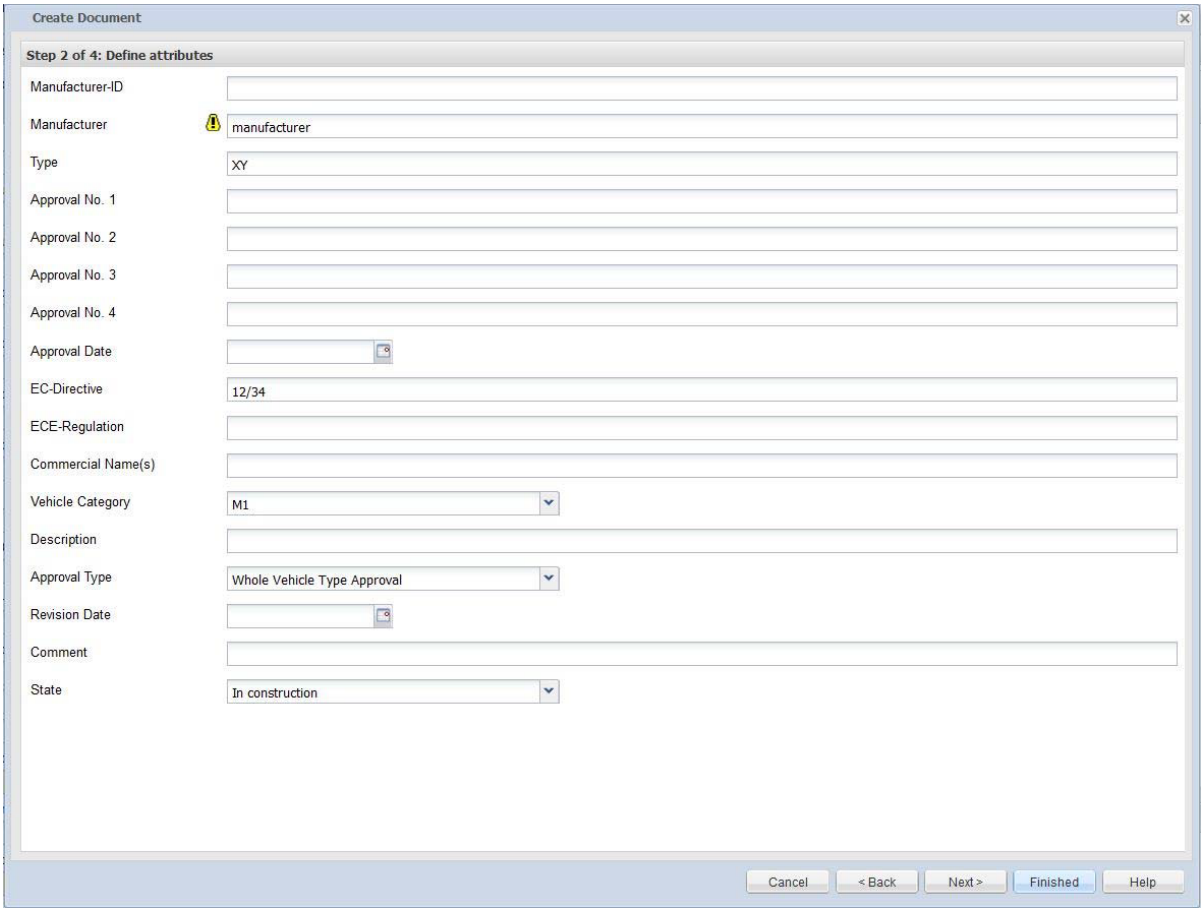


Рисунок А.17 – Экран ввода атрибутов документа

Поле "Производитель" является обязательным для заполнения.

Обычно это поле автоматически заполняется системой.

Кроме того, здесь заявитель добавляет, тип, директиву ЕС, категорию транспортного средства, официальное утверждение тип и состояние документа.

При создании нового заявления статус должен быть установлен на "In construction” (в процессе создания). Введенные данные подтверждаются нажатием “Next" (следующий).

На шаге 3 отображаются предоставленные права (рисунок А.18).



Рисунок А.18 – Экран предоставления прав на документ

Права документа и соответствующих партнеров в процедуре утверждения типа обычно задается системой. Введенные данные подтверждаются нажатием “Next" (следующий).

На шаге 4 необходимо загрузить информационную папку как часть документа:

1. Сначала необходимо ввести название части документа, которую необходимо загрузить. При создании новой части документа имя должно быть дано с учетом правил, указанных выше. В этом случае часть документа, содержащая информационную папку (IF-00) загружается в систему заявителем.

2. Файл, содержащий информационную папку, можно выбрать из локальной файловой системы и скопировать как часть документа в систему с помощью кнопки “Durchsuchen” (поиск).

3. В открывшемся окне можно выбрать нужный файл из системы пользователя (рисунок А.19).

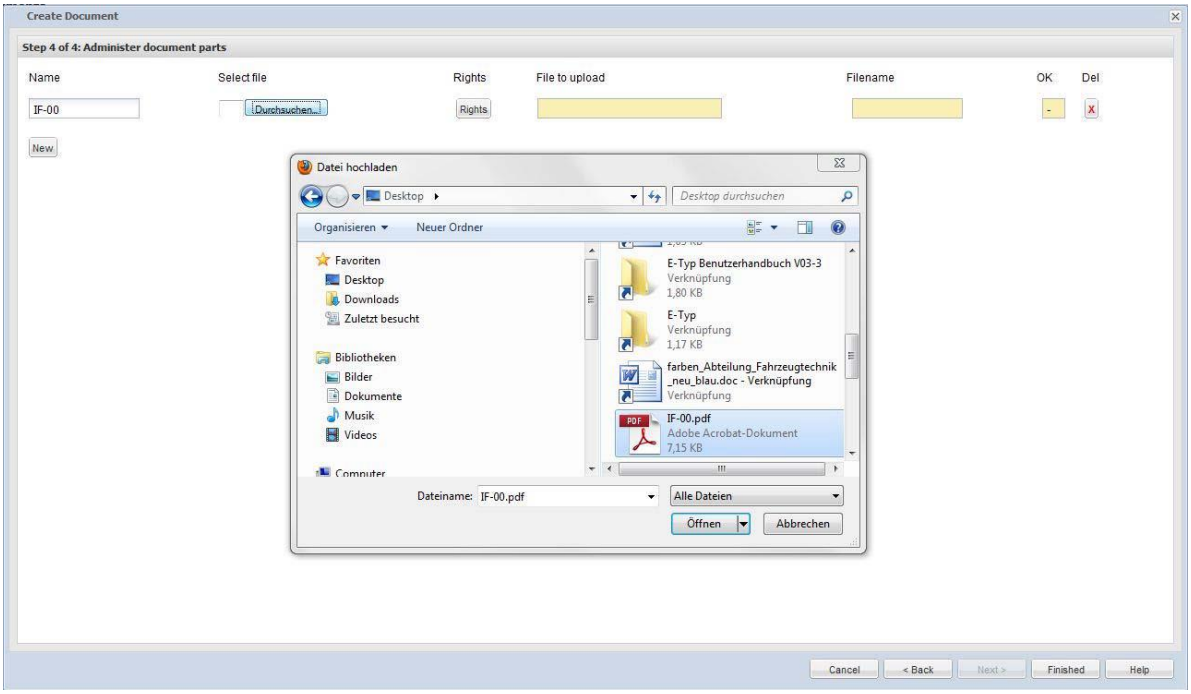


Рисунок А.19 – Экран загрузки файла из системы пользователя

После подтверждения файл добавляется в документ.

4. С помощью красного креста можно отменить выбор и удалить часть документа.

5. Чтобы добавить дополнительные части документа в документе необходимо использовать кнопку "New" (новый),.

6. Когда все части документа выбраны, подтверждение введенных данных выполняется кнопкой “Finished" (закончено).

После этого документ с папкой информации (в качестве части документа) создается и отображается в рабочей области E-Typ (рисунок А.20).

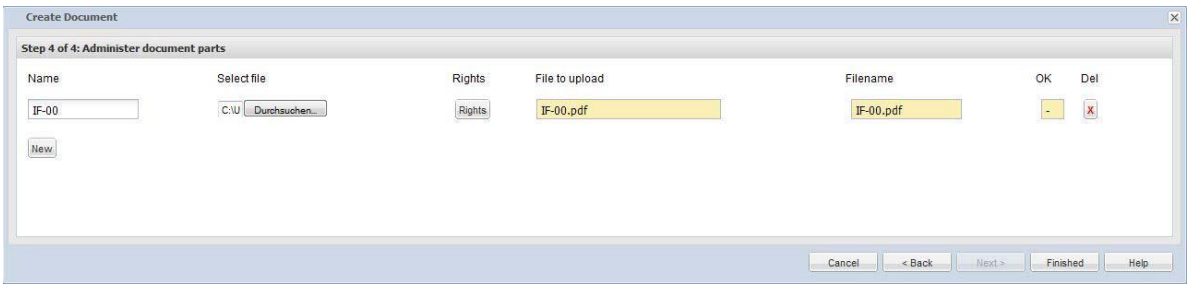


Рисунок А.20 – Экран отображения загруженного документа

Управление загруженным документом (рисунок А.21)

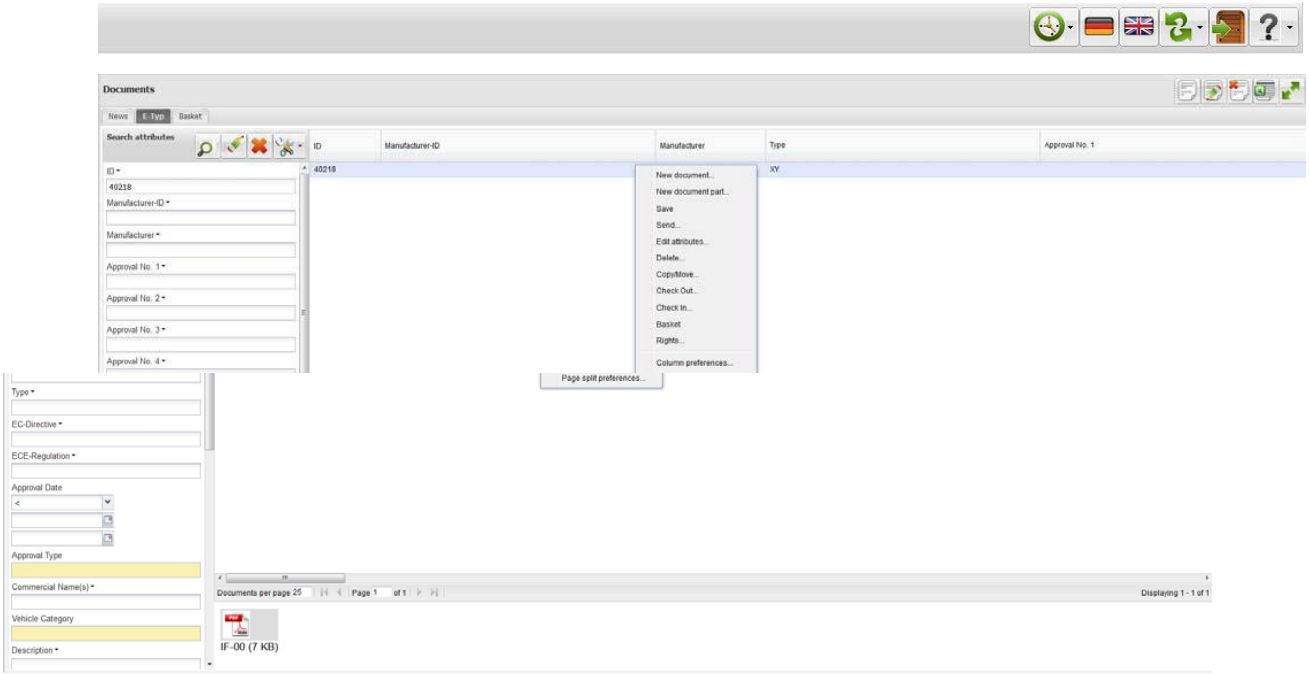


Рисунок А.21 – Экран управления загруженным документом

1. Атрибуты создаваемого документа отображаются в области “Documents” (документы).

2. В графе “ID” отображается уникальный идентификатор документа. Идентификатор создается системой.

3. Добавленная часть документа отображается в области “Document part” (часть документа).

4. С помощью кнопки “Edit” (правка) можно найти варианты изменения атрибутов или прав документа. С помощью кнопки “Delete” (удалить) можно удалить документ, включая его части. Эти параметры также можно найти в контекстном меню с помощью правой кнопки мыши на атрибутах.

5. При выборе части документа в меню “Document part” (часть документа) с помощью правой кнопки мыши можно найти варианты копирования, удаления или изменения прав.

6. Техническая служба должна быть проинформирована о статусе документа, чтобы она могла добавить технический отчет (протокол испытаний). Закрыть приложение возможно с помощью кнопки с символом двери.

Предоставление технической информации технической службой

После предоставления заявителем информационной папки и информирования технической службы о идентификаторе документа (ID), техническая служба авторизуется в приложении и переходит в рабочую область E-Typ. После ввода идентификатора документа и нажатия кнопки “Start search” (начать поиск) требуемый документ будет найден (рисунок А.22).

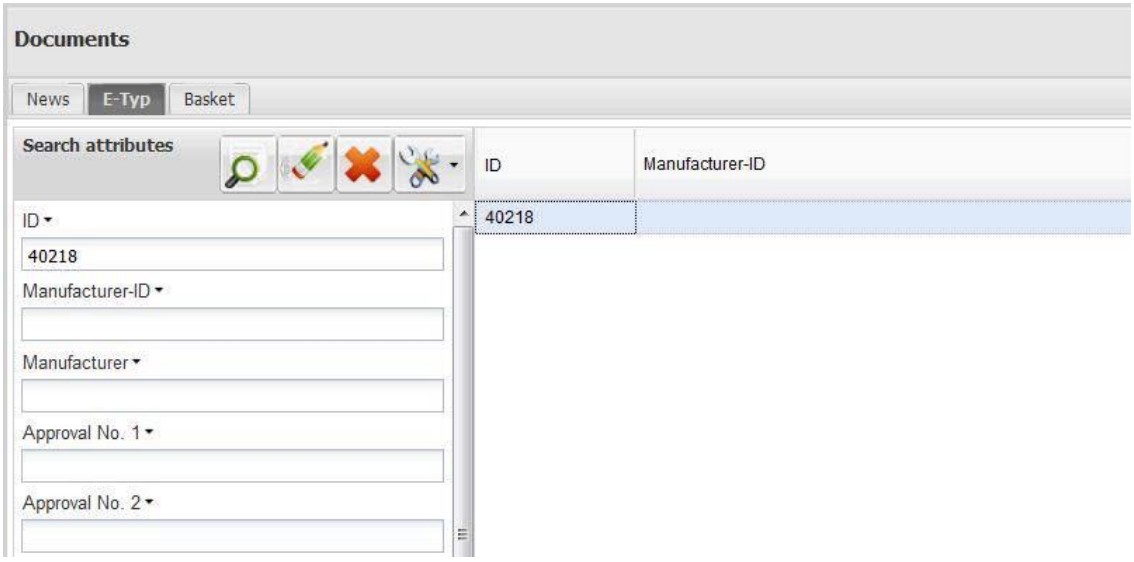


Рисунок А.22 – Экран поиска документа

После выбора документа включенные в него части документа отображаются в области “Document parts” (части документа) (рисунок А.23).

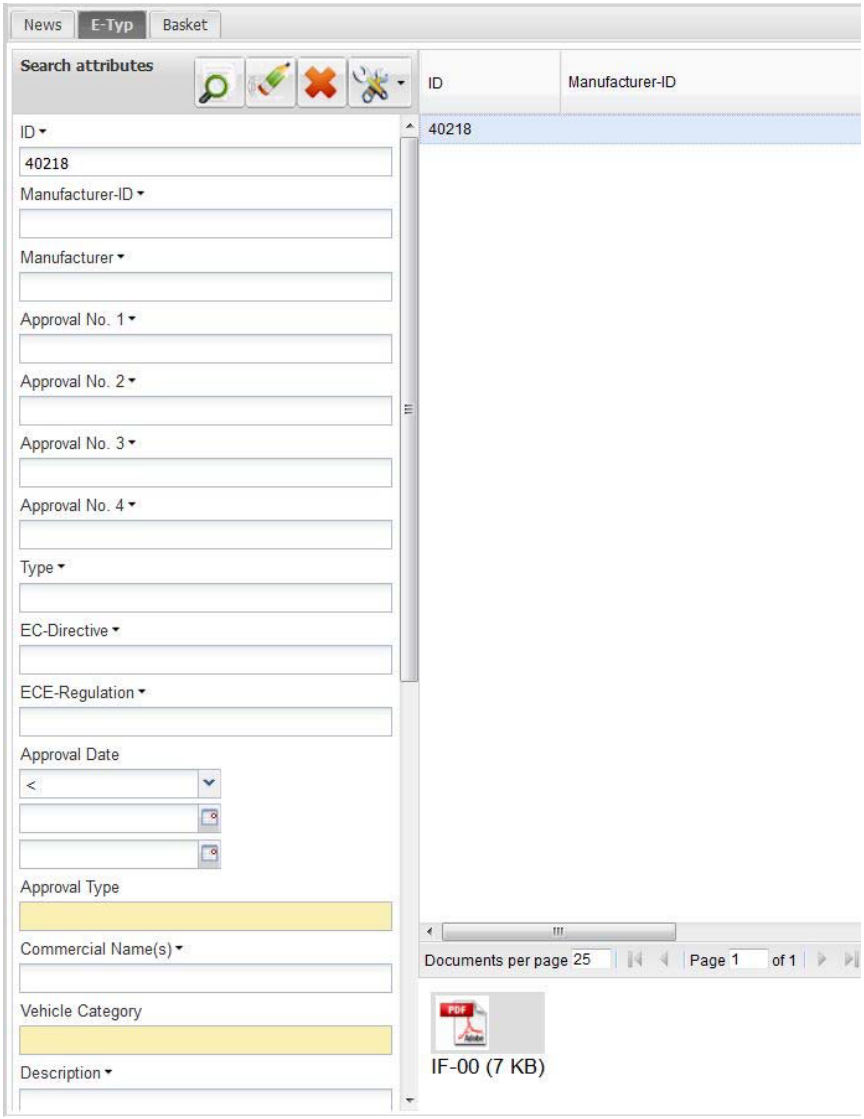


Рисунок А.23 – Экран отображения частей документа

Часть документа можно открыть в браузере, дважды щелкнув ее.

С помощью правой кнопки мыши открывается контекстное меню.

Возможно сохранить часть документа в локальной системе, выбрав “Save” (сохранить) из контекстного меню (рисунок А.24).

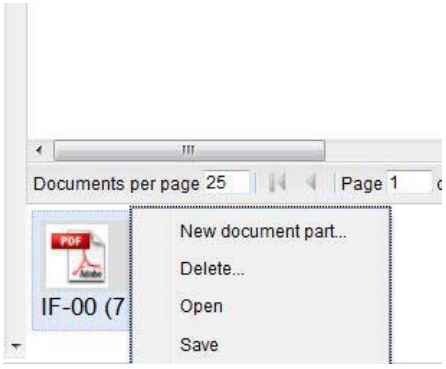


Рисунок А.24 – Меню сохранения документа

В документ можно добавить технический отчет (протокол испытаний), выбрав соответствующий документ. Необходимо либо нажать “New document part…” (создать часть документа...) в контекстном меню, либо кнопку “New” (новый) на панели инструментов (рисунок А.25).

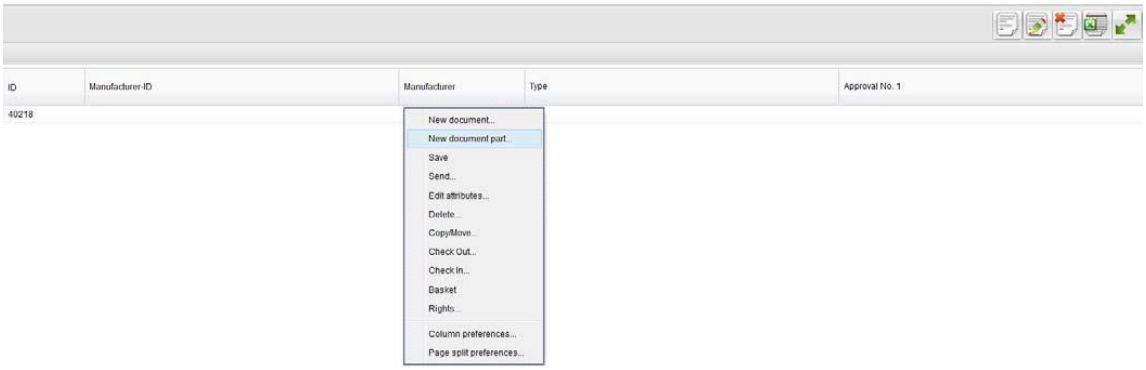


Рисунок А.25 – Меню добавления новой части документа

Создание части документа происходит следующим образом:

1. Сначала надо назвать часть документа с учетом правил, указанных выше правил.

В этом случае в систему вводится часть документа, содержащая технический отчет (ТР).

2. Необходимо выбрать соответствующий файл из локальной файловой системы, нажав кнопку " Durchsuchen…” (поиск.) (рисунок А.26)

3. С помощью кнопки “New” (новый) можно добавить в документ дополнительные части документа.

4. Подтверждение действий проводится с помощью нажатия кнопки “Finished” (готово).

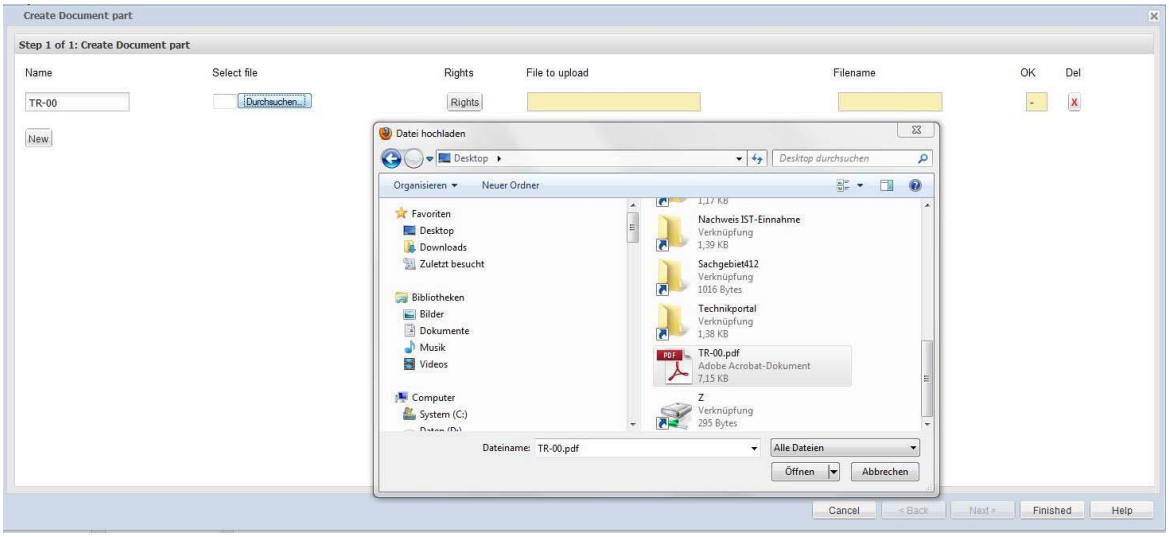


Рисунок А.26 – Экран загрузки файла из системы пользователя

Теперь технический отчет (протокол испытаний) добавлен в документ и отображается в области деталей документа (рисунок А.27).

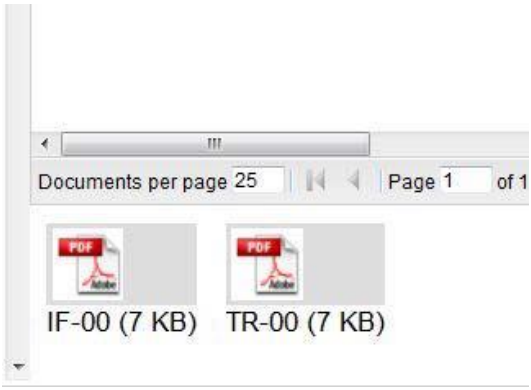


Рисунок А.27 – Экран отображения новой части документа

Для изменения или добавления атрибутов следует выбрать опцию “Edit attributes” (редактировать атрибуты) в контекстном меню (рисунок А.28).

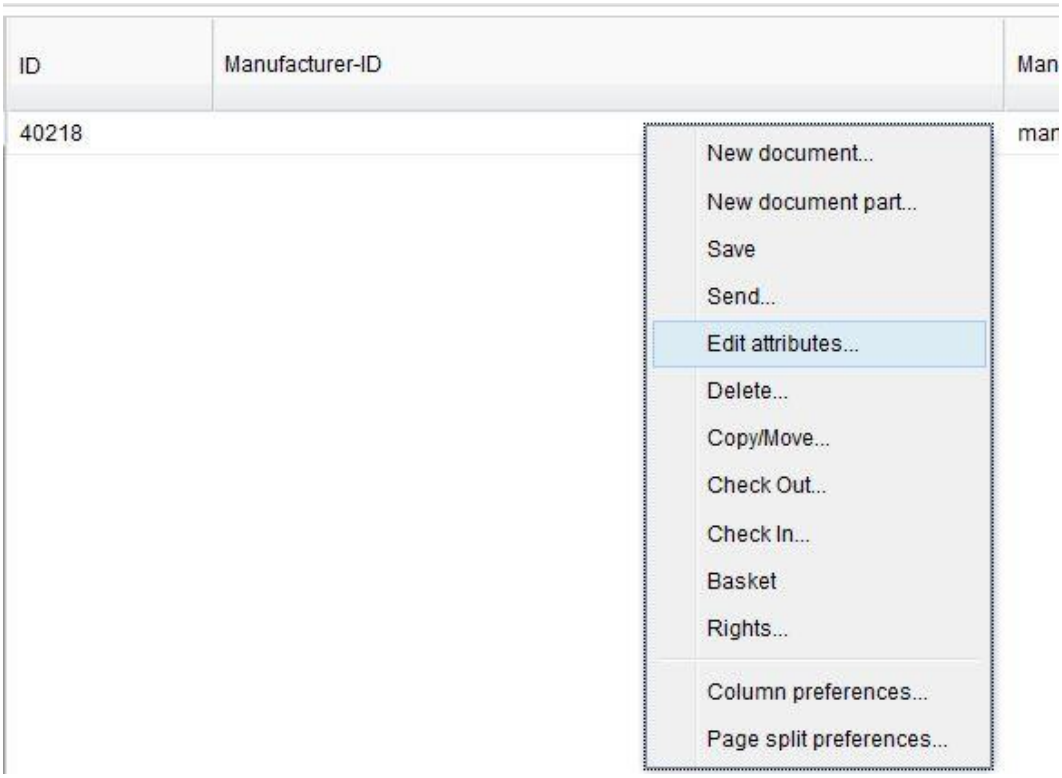


Рисунок А.28 – Меню изменения атрибутов документа

Далее необходимо выбрать “Tested” (протестировано) в поле “State” (состояние)" (рисунок А.29) и подтвердить свои действия нажатием кнопки “Finished” (готово).

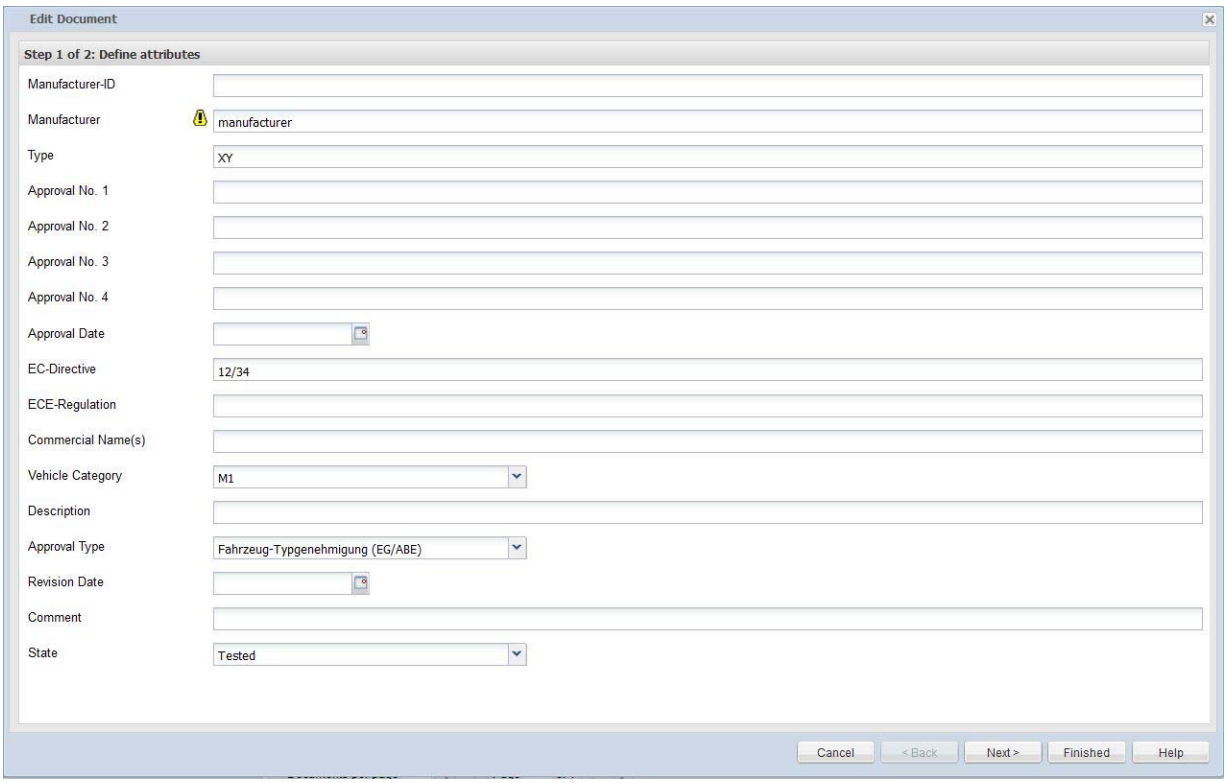


Рисунок А.29 – Экран изменения атрибутов документа

После этого документ с отчетом по испытанию как частью документа является созданным в системе. Можно закрыть приложение E-Typ с помощью символа двери на панели инструментов.

Как только форматирование документа изменяется на полужирный курсив, предоставление утверждения типа находится в процессе работы внутри KBA.

Получение утверждения типа заявителем

После того, как процедура утверждения типа выполняется внутри KBA и утверждение типа помещается в раздел заявлений о предоставлении утверждения, заявитель информируется об этом по электронной почте. KBA также сообщает заявителю о взимающейся плате посредством направления уведомления о стоимости работ.

Чтобы получить копию утверждения необходимо войти в E-Typ, как было показано выше. После ввода идентификатора документа (ID) и выбора кнопки "Начать поиск" – документ будет показан в области «Документы» (рисунок А.30).



Рисунок А.30 – Поиск документа

После выбора документа утверждение (APP-00) отображается в области “Document parts” (части документа) (рисунок А.31).

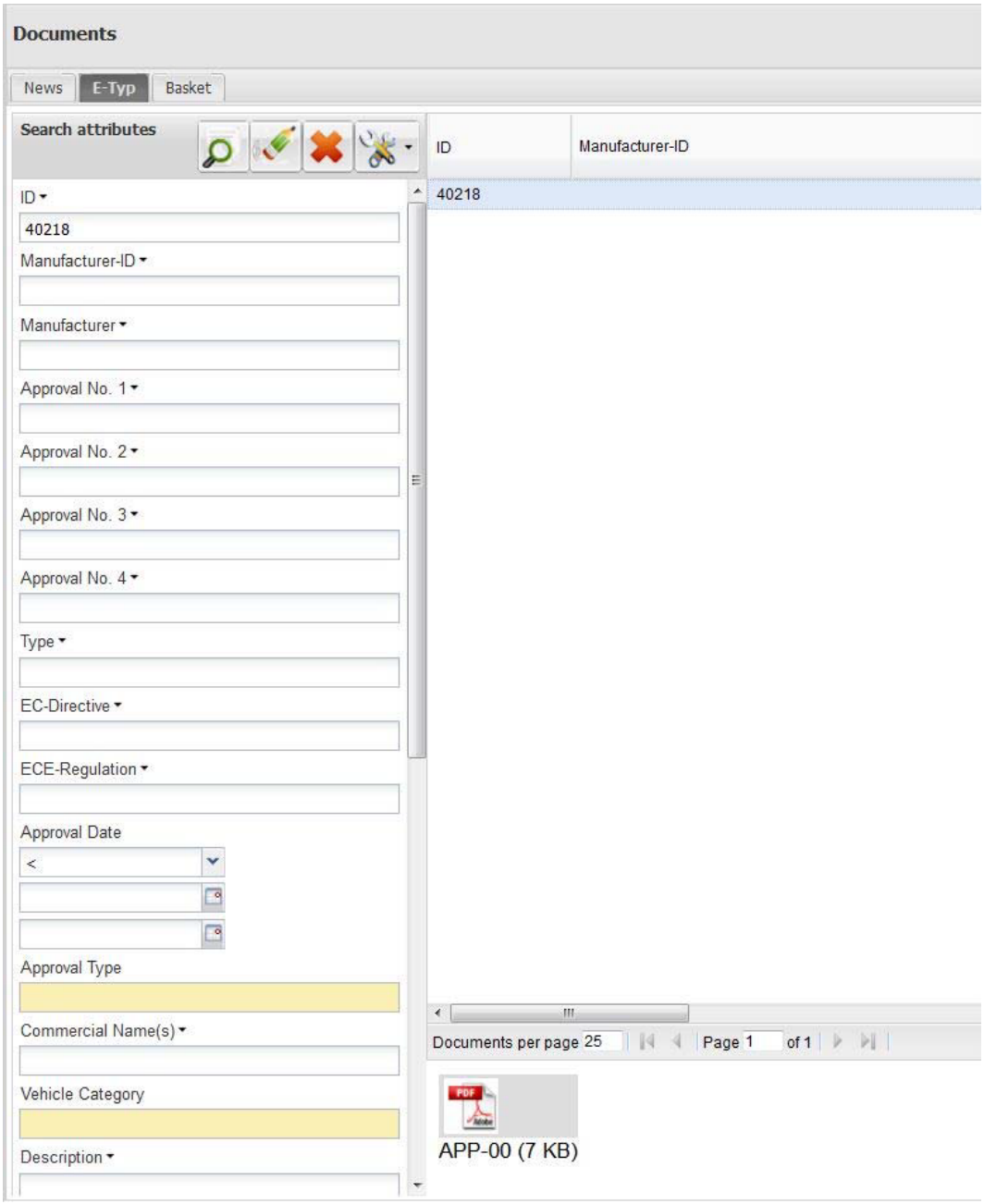


Рисунок А.31 – Экран отображения атрибутов и частей документа

Заявитель может сохранить копию официального утверждения типа в своей локальной файловой системе. Необходимо нажать на часть документа и выбрать “Save” (сохранить) из контекстного меню (рисунок А.32).

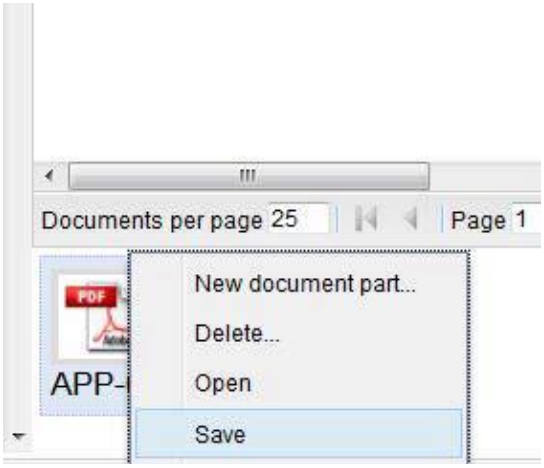


Рисунок А.32 – Меню сохранения документа в системе пользователя

Следует выбрать папку в локальной файловой системе, в которой необходимо сохранить утверждение, и подтвердить свое действие нажатием кнопки “ОК”.

Затем приложение E-Tyр может быть закрыто (рисунок А.33).



Рисунок А.33 – Закрытие приложения

Исправление документов

Исправление документов до предоставления

Если замечены какие-либо ошибки в документах во время процесса, эти документы должны быть размещены в E-Tyр заново в исправленной форме.

В этом случае необходимо выполнить следующие действия:

Документ должен быть проверен KBA. Затем в систему помещается вся новая часть документа и удаляется старая часть документа.

1. Если правки касаются только папки "информация", имя этой части документа изменяется с IF-00 to IF-01.

2. Если обе папки информационных и технических отчетов имена должны быть изменены с IF-00 на IF-01 и с TR-00 на TR-01.

3. Если исправления касаются только технического отчета (протокола испытаний) его имя должно быть изменено с TR-00 на TR-01.

В каждом случае техническая служба должна быть вовлечена в процесс и должна быть указана как последний модификатор в атрибутах этого документа.

После внесения изменений KBA должен быть проинформирован по электронной почте с указанием идентификатора документа, номер утверждения и измененных страниц документа.

Сообщение по электронной почте о внесенных изменениях должно быть отправлено по одному из указанных адресов. KBA принимает для утверждения только согласованные версии.

После исправления документ снова проверяется KBA, как было указано выше.

Исправление документов после предоставления утверждения

В качестве примера описана коррекция страницы информационной папки. Если изменяется нескольких страниц, технический отчет или само утверждение, это производится таким же образом.

Соответствующая страница информационной папки в исправленном виде вместе с утверждением (APP), выданном на основании этого документа, должны быть помещены в E-Typ как часть документа в формате PDF, как было описано выше. Имя для части документа должно быть установлено как IF-01 для первого изменения.

Сообщение по электронной почте о внесенных изменениях должно быть отправлено по одному из указанных адресов. KBA принимает для

внесения изменений только согласованные версии. KBA проверяет и сохраняет этот документ.

Соответствующая страница, первоначально сохраненная в KBA, помечается как некорректная. Исправленная страница, предоставленная заявителем, помечается как 2-я версия и добавляется к сохраненному файлу. После исправления документ снова проверяется KBA.

Форма

Заявка по получение официального утверждения типа

Дата подачи заявки .....

Kraftfahrt-Bundesamt (Федеральный Автотранспортный Орган)
24932 Фленсбург

Заявка на выдачу/распространение одобрения типа

Уважаемые дамы и господа,
Мы,

.....
....
(Официальное название заявителя)

.....
....
(Улица)

.....
....
(Город)

.....
....

Страна)

□ Как представитель компании

……..…...……...……..
..

□ В качестве эксклюзивного дистрибьютора или уполномоченного агента компании

…….....
..

Подаем заявку на

□ Выдача официального утверждения типа

□ требуется предварительное объявление номера утверждения

□ Распространение утверждения типа, предоставленные нашей компании с номером

……....

Касательно

□ Предоставления / распространения национального официального утверждения типа в соответствии с § 20 и 22 StVZO (Национальный стандарт по безопасности транспортных средств)

□ Предоставления / распространения национального официального утверждения типа на конкретные технические детали в соответствии с § 22a StVZO

□ Выдача / распространение официального утверждения типа в соответствии с

Директива ЕС № ……

с последними поправками, внесенными Директивой ЕС №: ……..

□ Выдача / распространение официального утверждения типа в соответствии с

Правилами ООН № ……...……

с последними поправками, внесенными: .....

Для

□ Система □Отдельное техническое устройство

□ Компонент, часть транспортного средства □ Транспортное средство

□ Деталь оборудования, часть

Описание заявляемого объекта

……
…

Тип

……

Контактное лицо для указанной заявки

Имя ……

Телефон ……

E-mail ……..

Настоящим мы подтверждаем, что заявок на международное официальное утверждение типа в отношении предмета утверждения до настоящего

времени нами или нашими уполномоченными изготовителями не подавалось заявок в KBA или любой другой органу по утверждению типа другого государства-члена, который имеет право предоставлять официальные утверждения типа в качестве договаривающейся стороны.

Приложения -….-

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Внешний вид основных вкладок системы HDDS3

Исходная вкладка (Рисунок Б.1):

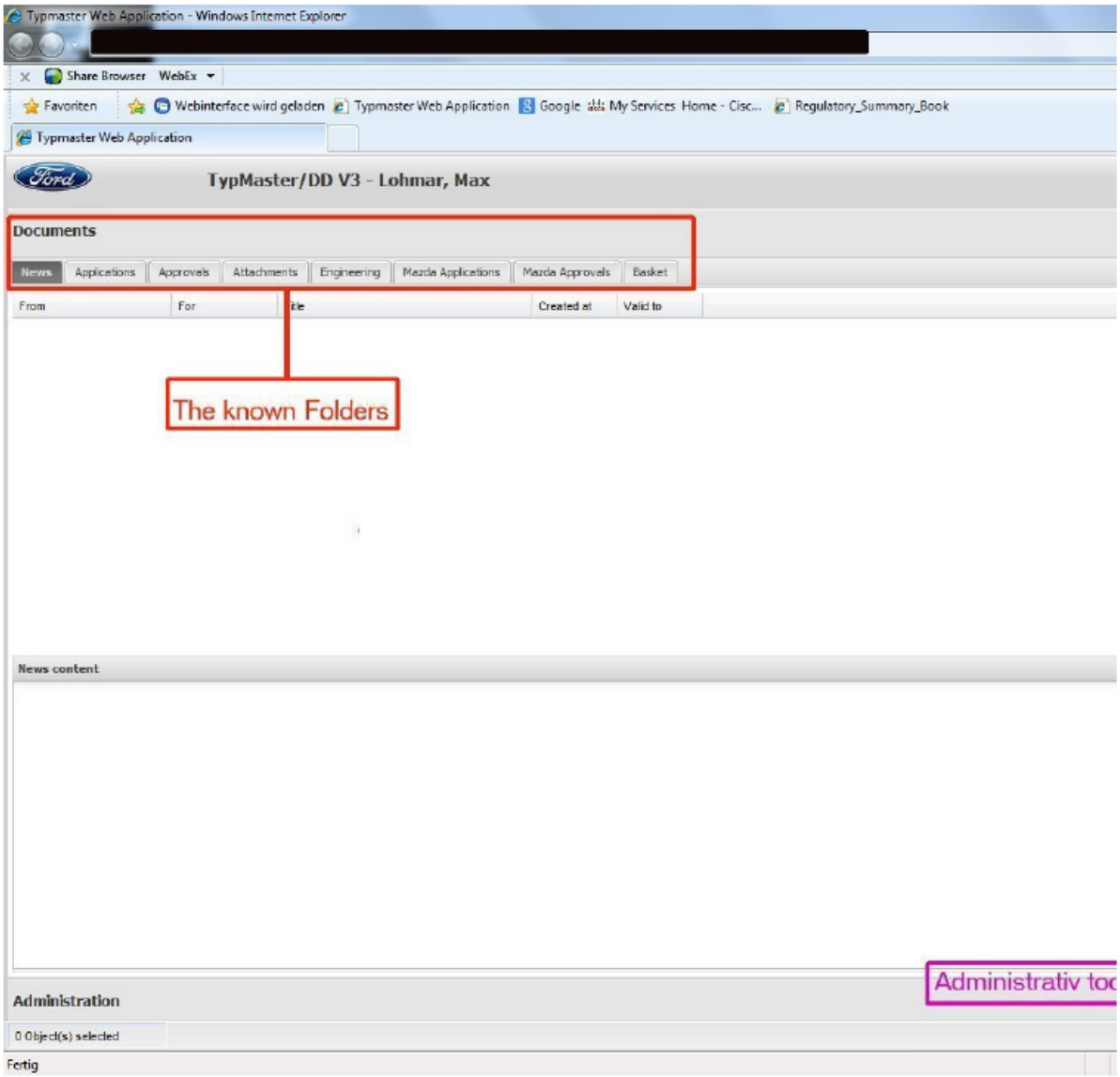


Рисунок Б.1 – Экран исходной вкладки

Основные папки для работы с официальными утверждениями являются папка с заявочными документами, папка с официальными утверждениями, папка с приложениями.

При создании новой заявки она помещается в папку с заявочными документами, после окончания работ и выполнения всех процедур документ перемещается в раздел готовых официальных утверждений.

Окно поиска документов во вкладке с заявочными материалами показано на рисунке Б.2;

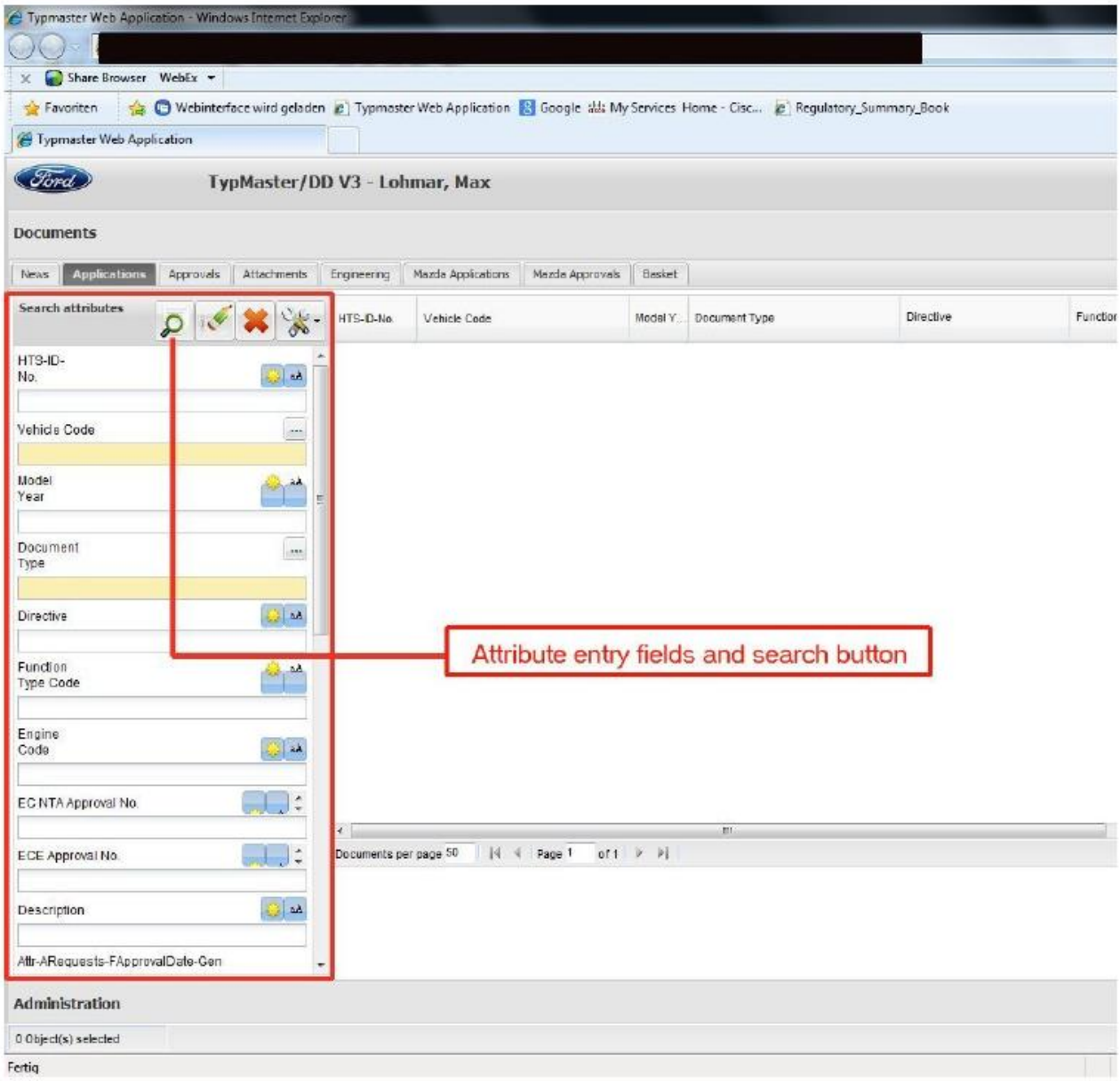


Рисунок Б.2 – Окно поиска документов

Свойства выбранного документа показаны на рисунке Б.3.

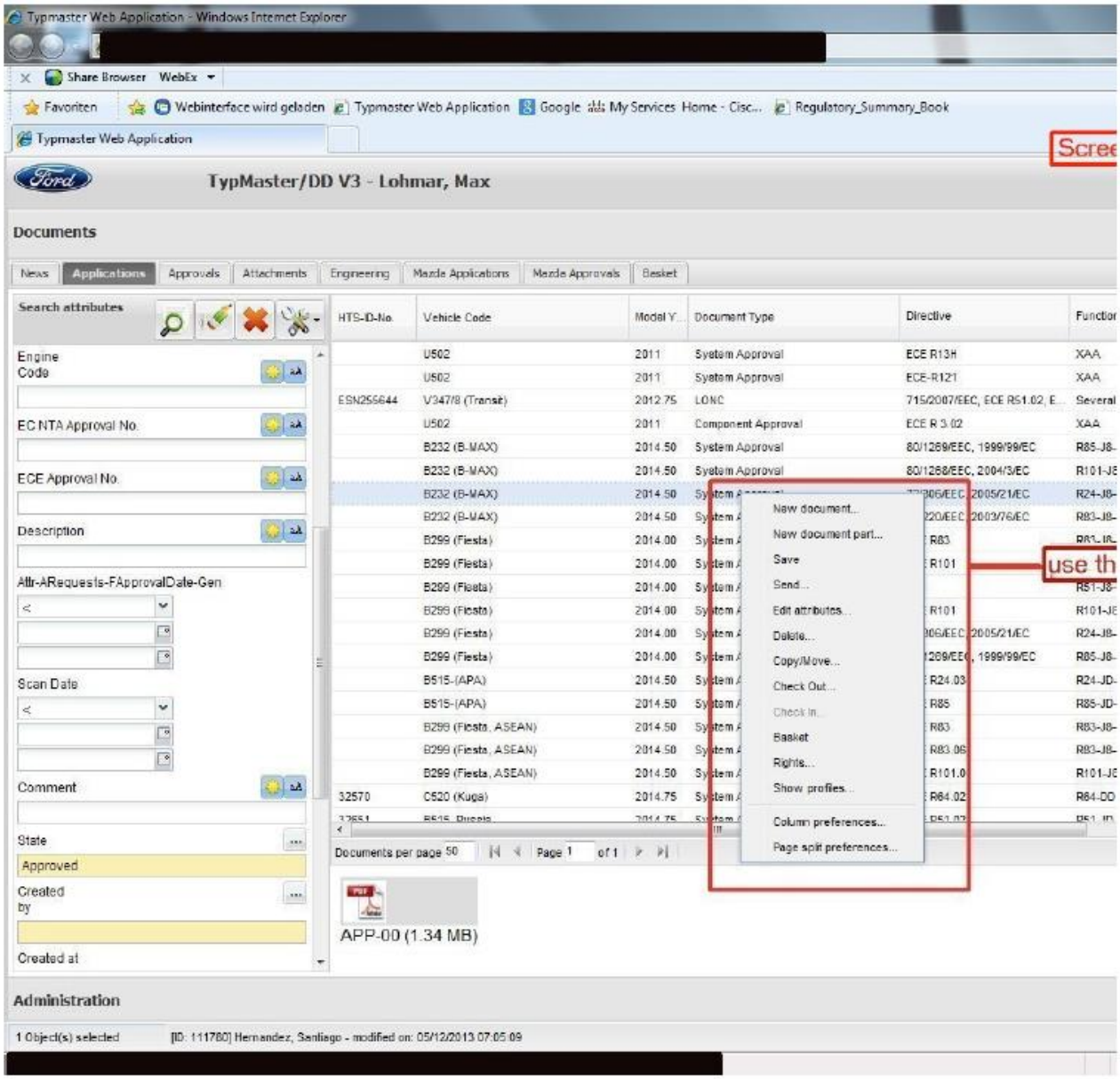


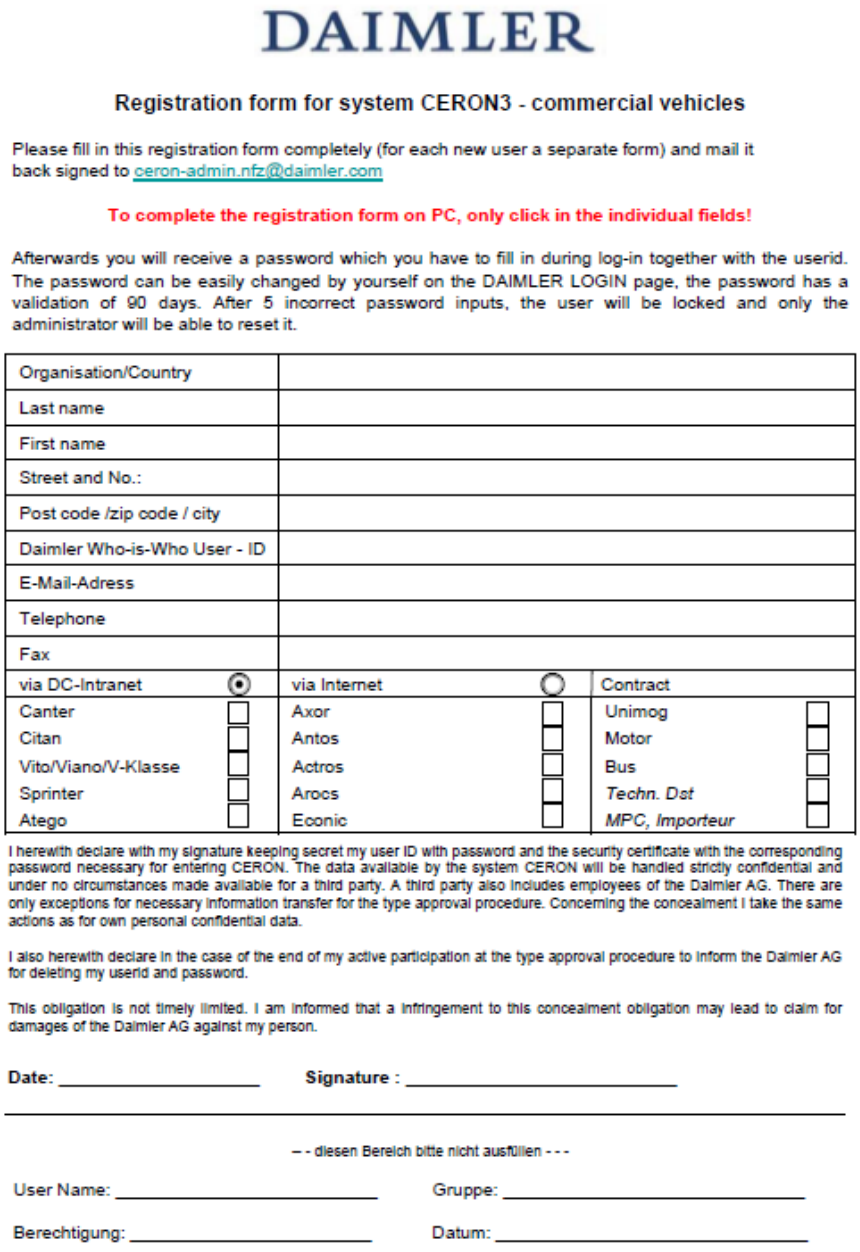
Рисунок Б.3 – Свойства выбранного документа

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Описание системы CERON компании Daimler AG

Компания Daimler AG для своих внутренних потребностей использует систему CERON (Certification Online), основанную на программном продукте TypMaster/DD от компании T-Systems International GmbH.

Для получения доступа в систему с целью получения информации о полученных документах области сертификации транспортных средств необходимо заполнить заявку по нижеприведенной форме (рисунок В.1). Доступ дается пользователям, которым доступ к базе необходим для выполнения текущих задач, например для сертификации продукции концерна на соответствие требованиям ТР ТС 018/2011.



DAIMLER

Registration form for system CERON3 - commercial vehicles

Please fill in this registration form completely (for each new user a separate form) and mail it back signed to ceron-admin.nfz@daimler.com

To complete the registration form on PC, only click in the individual fields!

Afterwards you will receive a password which you have to fill in during log-in together with the userid. The password can be easily changed by yourself on the DAIMLER LOGIN page, the password has a validation of 90 days. After 5 incorrect password inputs, the user will be locked and only the administrator will be able to reset it.

Organisation/Country	
Last name	
First name	
Street and No.:	
Post code /zip code / city	
Daimler Who-is-Who User - ID	
E-Mail-Adress	
Telephone	
Fax	

via DC-Intranet	via Internet	Contract
Canter	Axor	Unimog
Citan	Antos	Motor
Vito/Viano/V-Klasse	Actros	Bus
Sprinter	Arocs	*Techn. Dst*
Atego	Econic	*MPC, Importeur*

I herewith declare with my signature keeping secret my user ID with password and the security certificate with the corresponding password necessary for entering CERON. The data available by the system CERON will be handled strictly confidential and under no circumstances made available for a third party. A third party also includes employees of the Daimler AG. There are only exceptions for necessary information transfer for the type approval procedure. Concerning the concealment I take the same actions as for own personal confidential data.

I also herewith declare in the case of the end of my active participation at the type approval procedure to inform the Daimler AG for deleting my userid and password.

This obligation is not timely limited. I am informed that a infringement to this concealment obligation may lead to claim for damages of the Daimler AG against my person.

Date: _____ **Signature :** _____

--- diesen Bereich bitte nicht ausfüllen ---

User Name: _____ Gruppe: _____

Berechtigung: _____ Datum: _____

Рисунок В.1 – Форма заявки для доступа в систему CERON

После доступа в систему пользователь получает доступ к следующим разделам системы (рисунок В.2):

News (новости): Общая информация, например перечни по полным одобрениям типа транспортного средства (WVTA) и т.д.;

Approvals (утверждения): база данных выданных утверждений, включая документы на двигатели, полные одобрения типа транспортного средства;

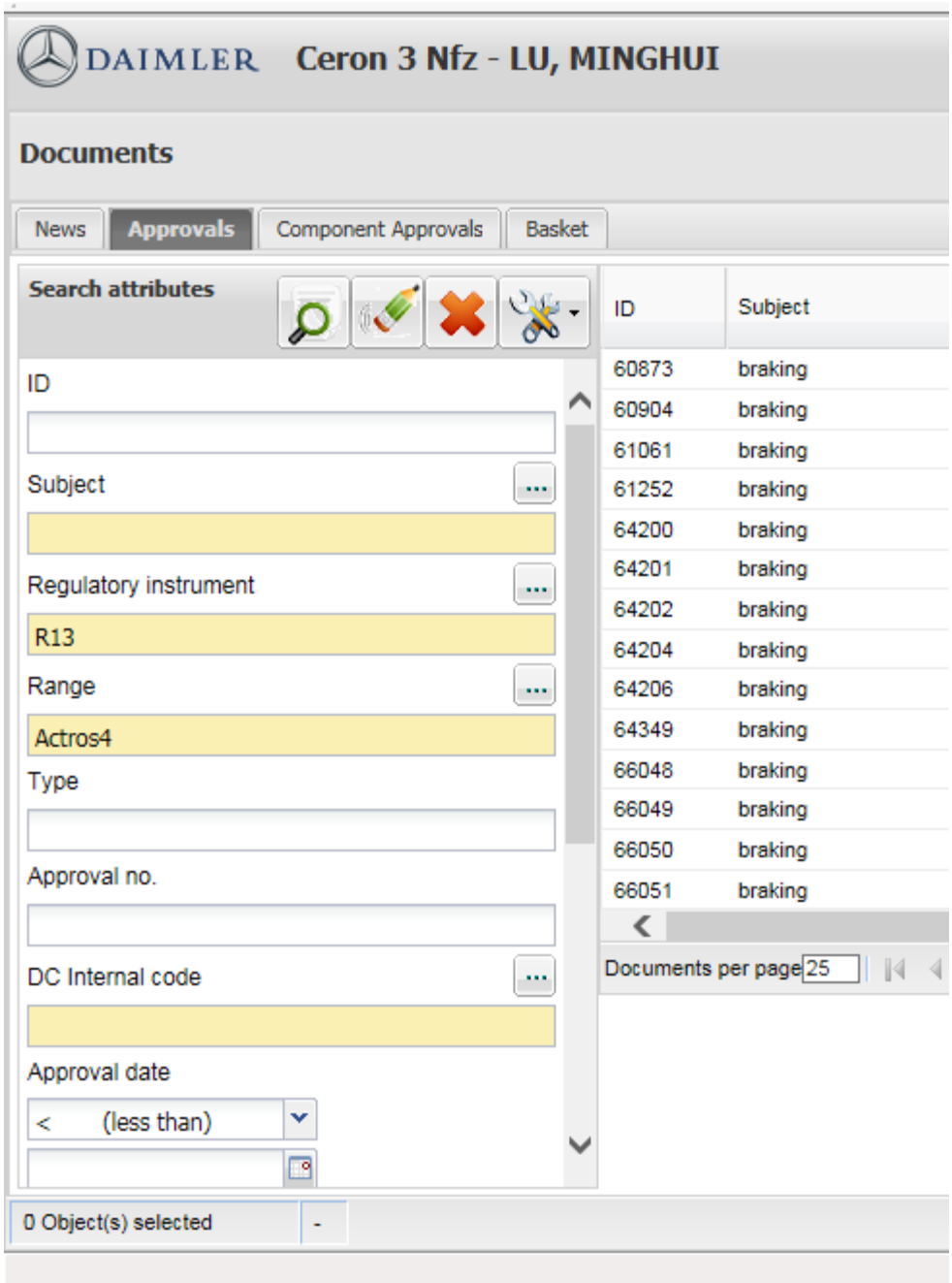


Рисунок В.2 – Разделы системы CERON. Открыт раздел «Approvals»

Component Approvals (утверждения компонентов): база данных утверждений компонентов (новая с октября 2016 г.);

Basket (корзина): персональный набор выбранных утверждений, например, для создания "CD-архива”.

Документы, хранящиеся в системе, состоят из официального утверждения типа, протокола испытаний, информационного документа (технического описания), перечня модификаций документа и приложений (рисунок В.3).

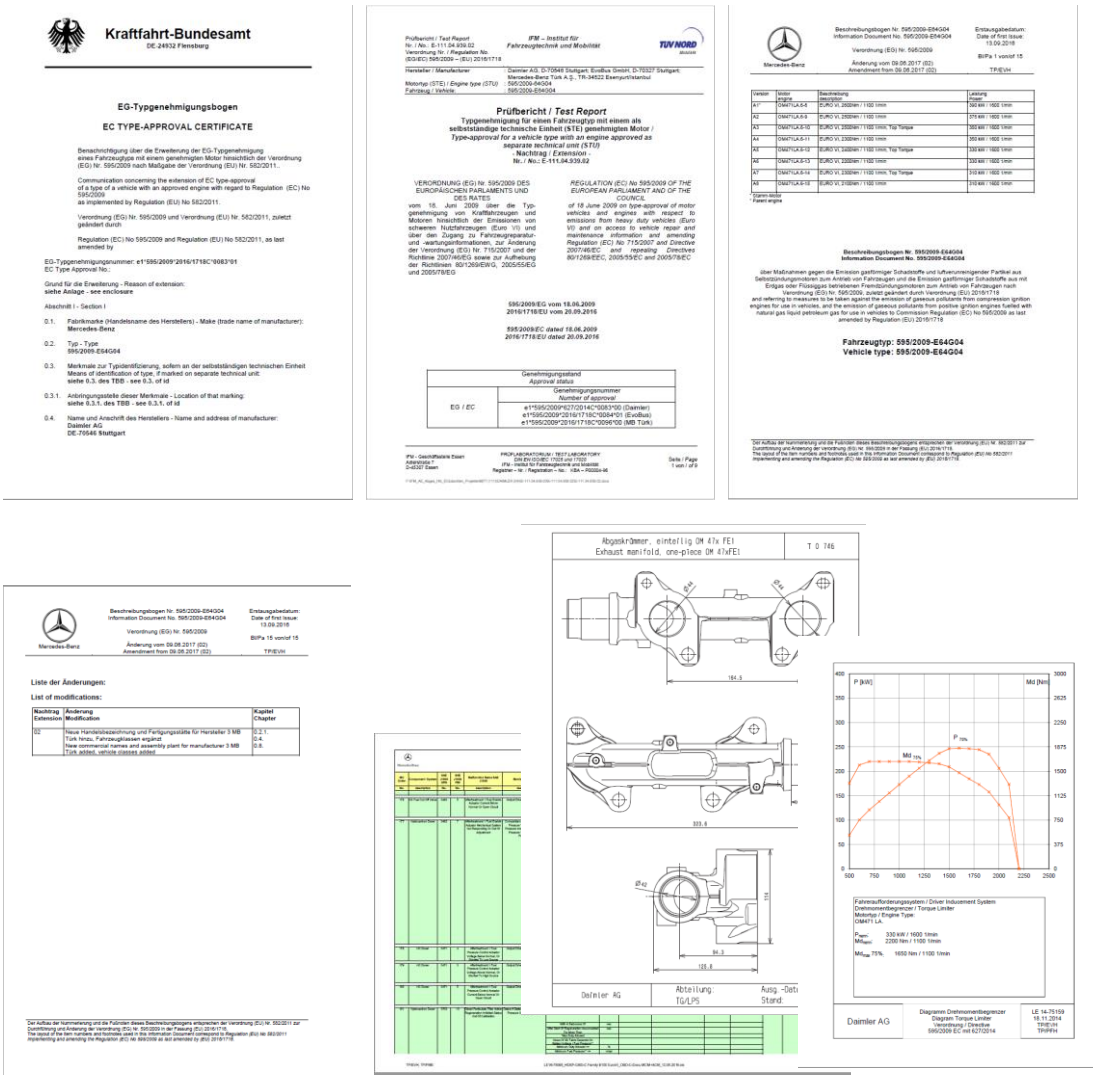


Рисунок В.3 – Документы, хранящиеся в системе CERON

Поля в левой части экрана позволяют осуществлять поиск по базе официальных утверждений типа.

Ниже приведен пример поиска сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 48 на автомобили Actros с внутренним кодом модели 963, 964 (рисунок В.4).

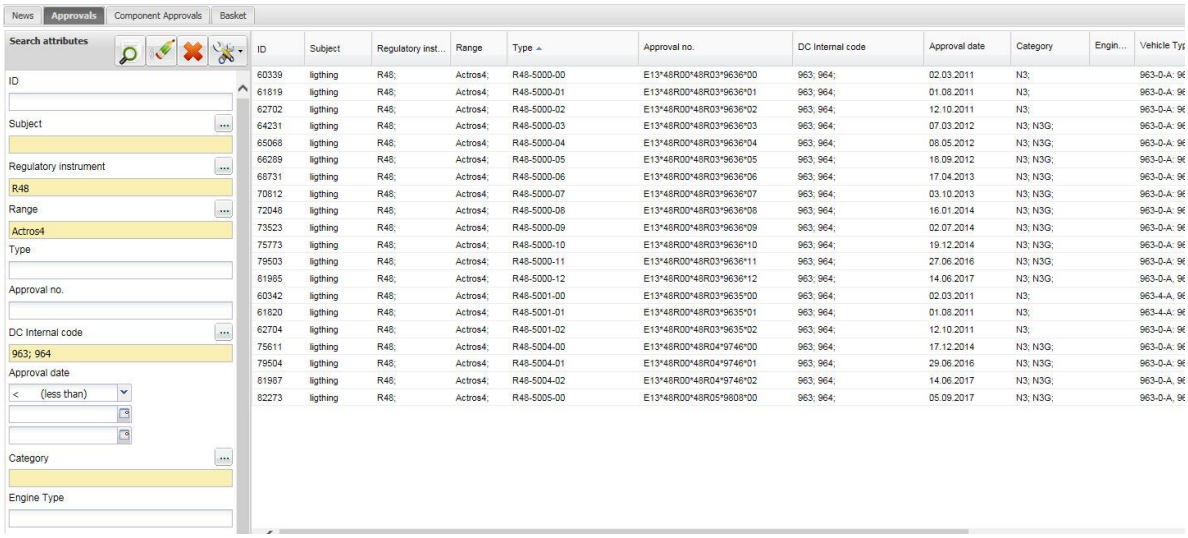


Рисунок В.4 – Пример поиска сообщений об официальном утверждении типа по Правилам ООН № 48

Ниже приведен пример поиска сообщений об официальном утверждении типа на блок-фару головного света типа 17499 (рисунок В.5).

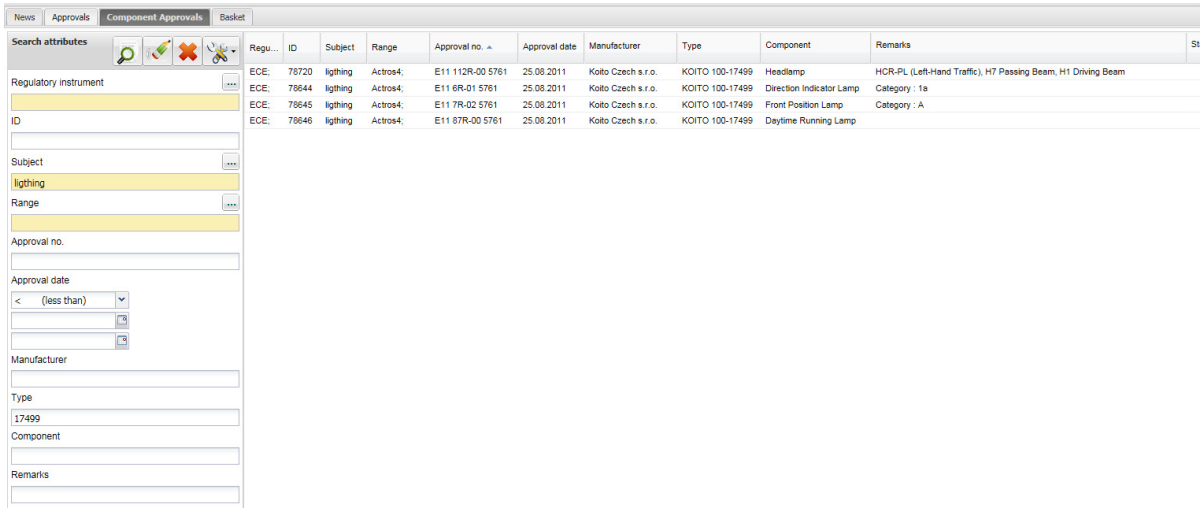


Рисунок В.5 – Пример поиска сообщений об официальном утверждении типа на блок-фару головного света

При заполнении полей для поиска соответствующая графа предлагает выбрать один из вариантов в соответствии со всеми документами, имеющимися в базе.

Для поля Range возможен выбор одного из вариантов семейства транспортных средств (рисунок В.6).

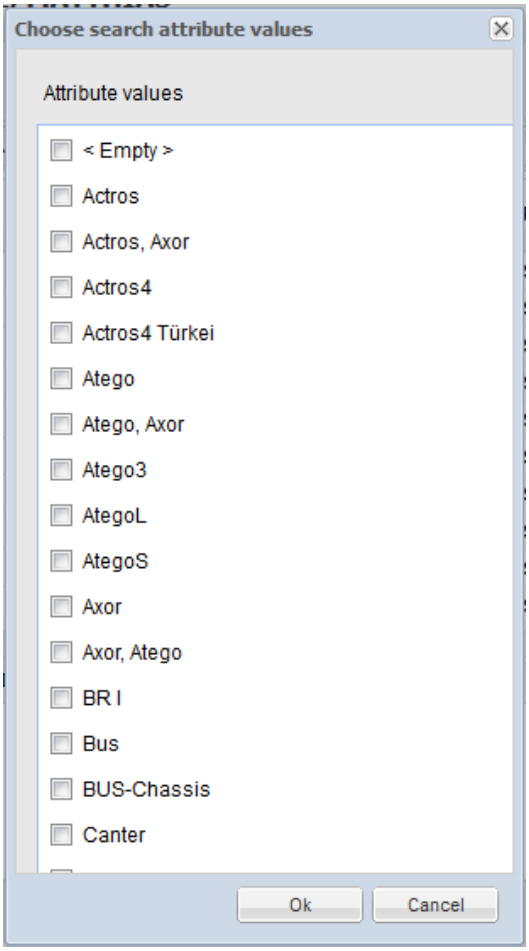


Рисунок В.6 – Выбор одного из вариантов семейства транспортных средств для поля Range

Аналогично предлагается выбор из возможных вариантов внутренних обозначений модели (рисунок В.7).

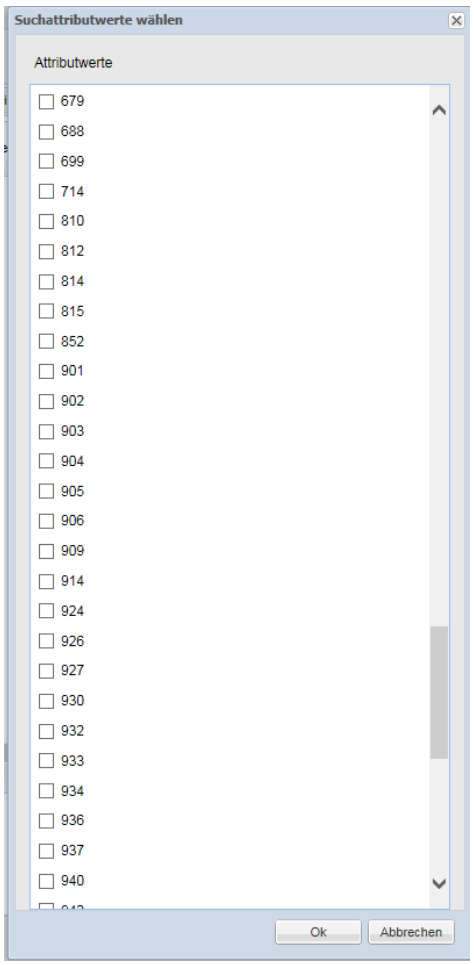


Рисунок В.7 – Выбор одного из вариантов из возможных вариантов внутренних обозначений модели

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Положения Женевского Соглашения 1958 г., и Правил ООН № 0 в отношении МОУТКТС или IWVTA, касающиеся использования базы данных DETA

Положения Женевского Соглашения 1958 г.

1. Пункт 3 статьи 2:

«3. Официальные утверждения типа, знаки официального утверждения и идентификаторы для типов колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей указываются в Правилах ООН и предоставляются на основании процедур, установленных в приложениях 3−5 к настоящему Соглашению».

2. Статья 5:

«1. Органы по официальному утверждению каждой Договаривающейся стороны, применяющей Правила ООН, направляют по запросу других Договаривающихся сторон перечень колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей, в официальном утверждении которых ими было отказано или официальное утверждение которых было отменено.

2. Кроме того, по получении запроса от другой Договаривающейся стороны, применяющей Правила ООН, они незамедлительно направляют этой Договаривающейся стороне, согласно положениям приложения 5 к настоящему Соглашению, всю соответствующую информацию в обоснование своего решения о предоставлении, отказе в предоставлении или отмене официального утверждения колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей на основании этих Правил ООН.

3. Информация в бумажном формате может быть заменена электронным файлом в соответствии с приложением 5 к настоящему Соглашению».

3. Приложение 5:

«Распространение документации об официальном утверждении

1. Если от органа по официальному утверждению требуется или его просят предоставить копию официального утверждения и приложений к нему, то он направляет эти документы в бумажном виде или по электронной почте в электронном формате либо посредством использования защищенной базы данных в Интернете, созданной Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций.

2. В число документов, хранящихся в защищенной базе данных в Интернете, должны входить, по крайней мере, документы, указанные в каждых Правилах ООН, а именно документы, направляемые Договаривающимся сторонам в целях уведомления об официальном утверждении, о распространении, об отказе в предоставлении официального утверждения или о его отмене либо об окончательном прекращении производства типа колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей в соответствии с Правилами ООН.

3. Если официальные утверждения типа, относящиеся к колесным транспортным средствам, предметам оборудования или частям, хранятся в защищенной базе данных в Интернете, то знаки официального утверждения, которые требуются Правилами ООН, могут заменяться единым идентификатором (ЕИ), которому предшествует символ «UI», если в Правилах ООН не указано иное. Такой единый идентификатор генерируется базой данных автоматически.

4. Все Договаривающиеся стороны, применяющие Правила ООН, получают доступ к информации, относящейся к этим Правилам ООН и содержащейся в базе данных, посредством использования единого идентификатора, что обеспечивает доступ к соответствующей информации, касающейся конкретного(ых) официального(ых) утверждения(й).

5. Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, могут при необходимости предписывать распространение электронных копий

официальных утверждений типа через защищенную базу данных в Интернете в целях эффективного осуществления процесса официального утверждения при условии наличия прав доступа, установленных Договаривающимися сторонами».

Положения Правил ООН № 0 в отношении МОУТКТС или IWVTA:

Пункт 4.4:

«4. Официальное утверждение

…

4.4. Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, уведомляются об официальном утверждении, распространении официального утверждения, отказе в официальном утверждении или отмене официального утверждения типа МОУТКТС на основании настоящих Правил через защищенную базу данных в Интернете в соответствии с приложением 5 к Соглашению 1958 года посредством карточки сообщения, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1».