

Методичні рекомендації
щодо застосування альтернативних технічних приписів для цілей
індивідуального затвердження завершених колісних транспортних засобів
категорій M1 та N1, визначених доповненням 2 частини I додатку IV рамкової
Директиви 2007/46/ЄС

Процедури оцінки відповідності колісних транспортних засобів, зокрема при застосуванні альтернативних технічних приписів для цілей індивідуального затвердження завершених колісних транспортних засобів має відбуватися у відповідності з положеннями нормативно-правових документів, зазначених у пункті 2 цих Методичних рекомендацій.

1. Сфера застосування

Методичні рекомендації щодо застосування альтернативних технічних приписів для цілей індивідуального затвердження завершених колісних транспортних засобів категорій M1 та N1, визначених доповненням 2 частини I додатку IV рамкової Директиви 2007/46/ЄС (далі – Методичні рекомендації) стосуються процедур індивідуального затвердження колісних транспортних засобів (далі – КТЗ) нових, а також тих, що були у користуванні, у випадку, якщо типи окремих елементів або тип КТЗ у відношенні певних властивостей не затверджено відповідно до норм і регламентів Женевської Угоди 1958 року або Директив (Регламентів) ЄС.

Методичні рекомендації стосуються наступних елементів та функцій КТЗ:

- викиди шкідливих речовин КТЗ.
- ремені безпеки та їхні кріплення;
- пристрої освітлення та світлової сигналізації;
- безпечне скло.

2. Методичні рекомендації розроблені з урахуванням:

- Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, підписаної 20 березня 1958 року в м. Женеві з поправками 1995 року (далі – Женевська Угода 1958 року), до якої Україна приєдналася згідно з Законом України від 10.02.2000 р. № 1448-III;
- Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (стаття 368), ратифікованої згідно із Законом України від 16 вересня 2014 року № 1678-VII;
- Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» від 6 липня 2005 року № 2739-IV;
- Закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 199 року № 3353-XII;
- Регламенту Комісії (ЄС) № 183/2011 від 22 лютого 2011 року, який вносить зміни до додатків IV та VI Директиви 2007/46/ЄС;

- Рамкової Директиви 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 р., що встановлює рамки для затвердження автотранспортних засобів та причепів до них, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (доповнення 2 частини I додатку IV) (далі – Рамкова Директива);

- додатку 82 до Женевської Угоди 1958 року – Правила ООН № 83 «Єдині приписи стосовно затвердження типу транспортних засобів у відношенні викидів забруднюючих речовин згідно з вимогами до моторних палив»;

- Постанови Кабінету Міністрів України від 9 червня 2011 року № 738 «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів»;

- «Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за № 1586/21898 (далі – Порядок).

3. Викиди шкідливих речовин КТЗ.

3.1 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

Проводиться випробування типу I згідно з Правилами ООН 83. При цьому не застосовується вимога щодо пробігу у 3000 км відповідно до п.3.1.1 Додатку 4 Правил ООН № 83. Під час випробувань має бути застосовано еталонне паливо* згідно з Правилами ООН № 83 (Додатком IX Регламенту (ЄС) № 692/2008). Динамометричний стенд повинен бути налаштованим згідно з технічними вимогами, викладеними у п.3.2 Додатку 4 до Правил ООН № 83,

або

3.2 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

Випробування, зазначені у пункті 3.1, не проводяться за умови, якщо може бути доведено, що транспортний засіб відповідає умовам «*California Code of Regulations*», в частині 13, пункти 1961(a) і 1961(b)(1)(C)(1), що застосовуються до моделей транспортних засобів 2001 та наступних років випуску, пункти 1968.1, 1968.2, 1968.5, 1975, 1976 за умови, що транспортний засіб було вироблено не раніше 2010 року (включно) при підтвердженні відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-5» та не раніше 2015 року (включно) при підтвердженні відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-6», і при позитивних результатах випробувань згідно з ДСТУ 4276 або ДСТУ 4277 у відповідності зі сферами їх застосування. При проведенні випробувань димності КТЗ, оснащених дизелями згідно з ДСТУ 4276, визначається відповідність до скоригованого значення коефіцієнта поглинання, яке нанесене на КТЗ (зокрема на заводській таблиці).*

* 25 травня 2016 року на веб-сайті Міністерства інфраструктури України оприлюднений проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання», яким передбачено при проведенні випробувань згідно з Правилами ООН 83 використання товарного палива відповідно до рекомендацій виробника КТЗ, та яке відповідає вимогам чинного в Україні технічного регламенту, а також запровадження приписів зокрема щодо наявності системи

OBD, системи контролю випаровувань палива тощо. У разі набуття чинності зазначеним наказом Міністерства інфраструктури України, після його опублікування, мають виконуватися приписи, передбачені Порядком з урахуванням змін, внесених згаданим наказом.

4. Ремені безпеки та їхні кріплення.

4.1 /стосується нових КТЗ/

Порядком передбачена перевірка наявності маркування кріплень ременів безпеки за Правилами ООН (альтернативними Директивами ЄС),
або

4.2 /стосується нових КТЗ/

За відсутності маркування згідно з п.4.1, згідно з Рамковою Директивою 2007/46/ЄС, в якості альтернативи п. 4.1, передбачена інформація від виробника про те, що конкретний КТЗ [зазначається ідентифікаційний номер VIN], відповідає принаймні одному із таких документів:

- Директива 76/115/ЄЕС,
- Федеральний стандарт безпеки транспортних засобів Сполучених Штатів Америки FMVSS No 210 (Кріплення ременів безпеки),
- Стаття 22-3 JSRRV (Регламент Японії у сфері безпеки транспортних засобів).

4.3 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

КТЗ повинен бути обладнаний ременями безпеки відповідно до вимог, викладених у додатку 16 до Правил ООН № 16 «Встановлення ременів безпеки із зазначенням типів ременів та втягуючих пристроїв».

4.4 /стосується КТЗ, що були у користуванні/

У частині кріплень ременів безпеки (Правила ООН 14) перевіряється тільки кількість кріплень ременів безпеки (пункт 5.3.2 Правил ООН № 14). Мінімальна кількість кріплень ременів безпеки повинна відповідати додатку 6 до Правил ООН № 14.

4.5 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

Затвердження типу ременів безпеки (маркування за Правилами ООН або Директивами ЄС) може не вимагатися за умови, що кожен ремінь безпеки має маркування (ідентифікаційну лейбу), позначення на якому відповідають п. 4.6.

4.6 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

Пунктом S4.1(j) Федерального стандарту безпеки Сполучених Штатів Америки FMVSS No 209 «Seat Belts Assemblies» визначені вимоги до маркування (лейби): «Кожний ремінь безпеки повинен мати постійне та розбірливе маркування (лейбу) із зазначенням року виробництва, моделі, назви або торгової марки виробника, дистриб'ютора або імпортера у випадку виробництва поза межами Сполучених Штатів Америки».

5. Пристрої освітлення та світлової сигналізації.

5.1 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

Європейське затвердження типу пристроїв освітлення та світлової сигналізації (маркування за Правилами ООН або Директивами ЄС) може не вимагатися за умови виконання вимог пунктів 5.2-5.7 даного розділу.

5.2 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

Встановлення пристроїв освітлення та світлової сигналізації повинне відповідати вимогам Правил ООН 48 з поправками серії 03 за винятком додатків 5 (Умови навантаження, які враховуються при визначенні змін вертикального напрямку фари ближнього світла) та 6 (Вимірювання відхилень кута нахилу променя ближнього світла в залежності від навантаження) до цих Правил ООН.

5.3 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

Не припускаються ніякі виключення у відношенні кількості, суттєвих характеристик конструкції, електричних з'єднань та кольору пристроїв освітлення та світлової сигналізації.

5.4 /стосується КТЗ, що були у користуванні/

Джгути проводів та окремі проводи системи електрообладнання мають бути надійно захищені і закріплені, щоб виключити можливість обриву, перетирання і не мати непередбаченого конструкцією контакту з деталями КТЗ. Ізоляція електропроводів КТЗ має виключати можливість виникнення випадкових замикань проводів з провідними частинами КТЗ («масою») і між собою. Електричні ланцюги мають бути захищені плавкими або автоматичними запобіжниками, за їх встановлення підприємством-виробником КТЗ (пункт 6.8.14 ДСТУ 3649:2010). Транспортний засіб, наданий на сертифікацію, повинен відповідати вимогам, встановленим законодавством України, та виробником цього транспортного засобу.

5.5 /стосується КТЗ: нових та таких, що були у користуванні/

Пристрої освітлення та світлової сигналізації, якими КТЗ дооснащується з метою відповідності Правилам ООН 48, мають бути замарковані знаком затвердження згідно з Правилами ООН або Директивами ЄС. Лампи з газорозрядними джерелами світла дозволені виключно за наявності очищувача скла фар. Ближнє світло фар повинно відповідати правосторонньому напрямку руху.

5.6 /стосується нових КТЗ/

Світло, яке випускається фарами ближнього світла, повинно бути перевірене на відповідність розділу 6 Правил ООН № 112 стосовно фар, які випускають асиметричний промінь світла. При цьому можуть бути використані допуски, визначені додатком 5 до цих Правил ООН. Таке саме рішення може бути прийняте у відношенні ближнього світла фар, які підпадають під дію відповідно Правил ООН 98 або 123. У розділі 6 Правил ООН № 112 наведені приписи стосовно ближнього світла. Розподіл освітленості, яка забезпечується основною фарою ближнього світла, повинен мати світлотіньову границю (див. рис. 1), котра дозволяє правильно відрегулювати фару для вимірювання фотометричних характеристик та її встановлення на транспортному засобі. Світлотіньова границя променя повинна забезпечувати пряму горизонтальну ділянку з лівої сторони, похилу ділянку «згин-нахил» з правої сторони. В усіх випадках границя ділянки «згин-нахил» повинна бути різкою.

Додатково до будь-яких інших маркувань, які вимагаються законодавством або регламентами, всі скломатеріали, виготовлені для використання відповідно до цього стандарту, мають бути постійно та розбірливо замарковані літерами та цифрами висотою щонайменше 1,78 мм, словами «American National Standard» або символами «AS», а також номером моделі, який є ідентифікатором типу конструкції скломатеріалів. На маркуванні також має бути нанесено позначення або торгова марка виробника. Додатково до попереднього маркування та безпосередньо після слів «American National Standard» або символів «AS» кожне скло повинно бути замарковане такими цифрами висотою щонайменше 1,78 мм:

«1» - безпечні скломатеріали, які можуть бути встановлені у будь-якому місці на транспортному засобі;

«2» - безпечні скломатеріали, які можуть бути встановлені у будь-якому місці на транспортному засобі окрім вітрового скла;

«3» - безпечні скломатеріали, які можуть бути встановлені у будь-якому місці на транспортному засобі окрім вітрового скла та деяких визначених місць (у випадку легкових автомобілів такі місця відсутні).

... (подальші позначення можуть бути визначені відповідно до розділу 7 ANSI/SAE Z26.1).

В.о. директора
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

А.Редзюк