

Ухвалено Комісією Міністерства інфраструктури України з питань забезпечення виконання 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, 1958 року з поправками 1995 року (протокол від 09.02.2018 № 24)

Рекомендації ДП «ДержавтотрансНДПроект»¹ (висновок технічної служби)

Відповідно до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408 «Про прийняття до розгляду органами із сертифікації для індивідуального затвердження колісних транспортних засобів, партій частин та обладнання висновку технічної служби – ДП «ДержавтотрансНДПроект» щодо можливості застосування альтернативних технічних приписів для цілей індивідуального затвердження завершених колісних транспортних засобів категорій M₁ та N₁, які виготовляються великими серіями для країн, які не є державами-членами ЄС», з метою забезпечення однозначності дій і рішень органів із сертифікації КТЗ,

ДП «ДержавтотрансНДПроект» вважає важливим оприлюднити наступні Рекомендації з поясненнями щодо виконання вимог Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованого у Мінюсті України 14.09.2012 за № 1586/21898, із змінами, затвердженими наказом Мінінфраструктури від 22.05.2017 № 188 (далі - Порядок затвердження КТЗ), для КТЗ, що були у користуванні і призначені для ринку США, у частині оцінки відповідності екологічним вимогам, які діють в Україні.

1. Стосовно підтвердження відповідності із застосуванням примітки «А» для цілей індивідуального затвердження КТЗ (що були у користуванні, призначених для ринку США) згідно з пунктом 30 «Викиди забруднювальних речовин КТЗ» розділу V «Перелік вимог щодо індивідуального затвердження КТЗ, що були у користуванні, категорій M, N, O, L» додатку 4 до Порядку затвердження КТЗ, якою передбачено, що у разі відсутності маркування КТЗ щодо відповідності Правилам ООН або альтернативній Директиві ЄС, підтвердженням відповідності є позитивний висновок, наданий технічною службою.

1.1 Пунктом 3 висновку технічної служби (додаток до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408), з урахуванням пункту 5 Правил ООН

¹ - Рекомендації (висновок технічної служби) підготовлені ДП «ДержавтотрансНДПроект» як нотифікованим в ООН органом затвердження типу (ідентифікаційний номер E46/A(b)) та технічною службою (ідентифікаційний номер E46/B) України за Угодою 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, 1958 року з поправками 1995 року (далі – Женевська угода 1958 року).

№ 83-06, досвіду держав-членів ЄС і законодавства ЄС (а саме доповнення 2 до додатку 4 до Директиви 2007/46/ЄС від 05.09.2007), альтернативним підтвердженням відповідності Правилам ООН № 83 та (або) Регламенту (ЄС) № 715/2007 від 20.06.2007 для індивідуального затвердження КТЗ, що були у користуванні, у частині викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами («з вихлопної труби») КТЗ, визнається підтвердження відповідності вимогам, визначеним (описаним) у частині 13 Зводу нормативних актів Каліфорнії (документу «California Code of Regulations», далі - Каліфорнійські Регламенти), як зазначено у розділі 2 додатку I до Регламенту (ЄС) № 692/2008 від 18.07.2008.

1.2 Згідно з пунктом 3 додатку до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408 [1] підтвердженням відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-5», визнається відповідність транспортного засобу у частині викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами вимогам Каліфорнійських Регламентів за умови, що КТЗ було вироблено не раніше **2010 року**.

Підтвердженням відповідності таких КТЗ вимогам Каліфорнійських Регламентів у частині викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами, які є еквівалентними вимогам рівня «Євро-5», є доведена офіційними документами відповідність типу транспортного засобу, до якого належить КТЗ, екологічним нормам **LEV II** штату Каліфорнія, США згідно з пунктами 1961 (a) і 1961(b)(1)(C)(1) частини 13 Каліфорнійських Регламентів.

1.3 Згідно з пунктом 3 додатку до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408 [1] підтвердженням відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-6», визнається відповідність транспортного засобу у частині викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами вимогам Каліфорнійських Регламентів за умови, що КТЗ було вироблено не раніше **2015 року**.

Підтвердженням відповідності таких КТЗ вимогам Каліфорнійських Регламентів у частині викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами, які є еквівалентними вимогам рівня «Євро-6», є доведена офіційними документами відповідність типу транспортного засобу, до якого належить КТЗ, екологічним нормам **LEV III** штату Каліфорнія, США згідно з пунктом 1961.2 (a) частини 13 Каліфорнійських Регламентів, не враховуючи зазначені у цьому пункті перехідні положення щодо інших екологічних норм і категорій, які застосовувались або застосовуються у штаті Каліфорнія.

1.4 Відповідно до параграфу 86.1807-01 частини 40 Зводу федеральних нормативних актів США (Code of Federal Regulations) виробники транспортних засобів, призначених для ринку США, під час їх виробництва закріплюють на кожному КТЗ (зазвичай, на внутрішній стороні капоту) інформаційну табличку щодо екологічних властивостей типу КТЗ (Vehicle Emission Control Information label, далі – VECI-табличка), на якій, зокрема, зазначають модельний рік (**MY**), код тестової групи КТЗ (**Group**), код сімейства КТЗ стосовно керування системою обмеження викидів від випаровування палива (**Evap**), відповідність екологічній нормі та (або) екологічній категорії (окремо, за федеральними регламентами (**U.S. EPA**) та, окремо, за регламентами штату Каліфорнія (**California**)), об'єм двигуна (**L**), вид палива (**Fuel**), інформацію щодо призначення або не призначення КТЗ для реалізації у штаті Каліфорнія тощо.

Виробники КТЗ застосовують VECI-таблички, переважно, у вигляді стікерів з полімерної плівки. Таку табличку можна легко сфальшувати, вона може бути пошкоджена або втрачена внаслідок ремонту, фарбування чи заміни капоту.

З іншого боку, інформація на VECI-табличці, наприклад, про те, що транспортний засіб 2016-го модельного року, який є відповідним нормам LEV II, але не призначений для реалізації у штаті Каліфорнія (зокрема, через те, що у Каліфорнії на той час вже були запроваджені більш жорсткі вимоги), не є перешкодою для визнання цього КТЗ, на підставі офіційних документів, таким, що відповідає нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-5» (чинним на сьогодні в Україні) згідно з пунктом 3 додатку до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408, як зазначено у п. 1.2 цього Висновку.

Таким чином, наявність або відсутність інформаційної таблички щодо екологічних властивостей типу КТЗ (VECI-таблички), а також дані у VECI-табличці **не є і не можуть бути єдиною і однозначною підставою для визнання чи невизнання** відповідності КТЗ нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-5» або «Євро-6», та видачі чи відмови у видачі органом із сертифікації сертифікату відповідності щодо індивідуального затвердження КТЗ.

1.5 Відповідність транспортного засобу вимогам Каліфорнійських Регламентів, які є еквівалентними вимогам рівня «Євро-5» або «Євро-6» (у частині викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами), згідно з пунктом 3 додатку до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408 і пунктами 1.2 та 1.3 цього Висновку, крім інших підстав (зокрема, згідно з пунктом 1.4 цього Висновку), повинна підтверджуватись офіційними документами, електронні копії яких наведені на офіційних сайтах урядових органів федерального уряду США та уряду штату Каліфорнія - Агентства з охорони навколишнього природного середовища США (United States Environmental Protection Agency, далі – US EPA [2]) та Агентства з охорони навколишнього природного середовища штату Каліфорнія (California Environmental Protection Agency, далі – CalEPA [3]), за умови **однозначної ідентифікації КТЗ** органом сертифікації або випробувальною лабораторією як такого, на який поширюється дія вищезазначених офіційних документів US EPA та CalEPA стосовно сертифікації КТЗ.

Точність і достовірність результатів ідентифікації КТЗ має дуже важливе значення з огляду на те, що в офіційних документах US EPA та CalEPA стосовно сертифікації КТЗ не застосовуються посилання на ідентифікаційні номери транспортних засобів.

1.6 Підтвердження відповідності із застосуванням примітки «А» для цілей індивідуального затвердження КТЗ, згідно з пунктом 30 розділу V додатку 4 до Порядку затвердження КТЗ, з визнанням відповідності транспортного засобу у частині викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами вимогам Каліфорнійських Регламентів, відповідно до пункту 3 додатку до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408 і пунктів 1.2 та 1.3 цього Висновку, застосовується лише для типів КТЗ, призначених для ринку США.

1.7 Згідно з пунктом 3 додатку до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408, крім визнання відповідності КТЗ у частині викидів забруднювальних

речовин з відпрацьованими газами вимогам Каліфорнійських Регламентів, необхідно, зокрема, підтвердити, що КТЗ оснащений системою бортової діагностики, яка забезпечує можливість комунікації із діагностичним обладнанням, має пристрій рециркуляції картерних газів, та КТЗ, двигун якого працює на бензині, має систему обмеження викидів від випаровування палива.

Наявність пристрою рециркуляції картерних газів визначається під час огляду КТЗ або опосередковано за відсутністю явних ознак витоків картерних газів при роботі двигуна, якщо визначення наявності пристрою під час огляду КТЗ унеможливлено без виконання демонтажних робіт або за відсутності відповідної технічної документації.

Вищезазначені системи та (або) їх компоненти, які були виявлені під час огляду КТЗ, слід фотодокументувати.

2. Стосовно підтвердження відповідності із застосуванням приміток «X1» + «M1» для цілей індивідуального затвердження КТЗ (що були у користуванні) згідно з пунктом 30 «Викиди забруднювальних речовин КТЗ» розділу V «Перелік вимог щодо індивідуального затвердження КТЗ, що були у користуванні, категорій M, N, O, L» додатку 4 до Порядку затвердження КТЗ – позитивними результатами випробувань типу I згідно з Правилами ООН № 83 та підтвердженням наявності системи обмеження викидів від випаровування палива (для КТЗ, двигуни яких працюють на бензині) і системи бортової діагностики.

2.1 Випробування КТЗ типу I згідно з Правилами ООН № 83 проводять у таких випадках:

- у разі відсутності (на момент прийняття рішення щодо випробування) підтвердження відповідності КТЗ вимогам Правил ООН № 83 або Каліфорнійських Регламентів (згідно з пунктами 1.2 або 1.3 цього Висновку);

- якщо КТЗ за наявними ідентифікаційними ознаками не може бути однозначно ідентифікованим та потенційно може належати до різних типів КТЗ, зазначених в офіційних документах US EPA та CalEPA стосовно сертифікації транспортних засобів, і хоча б за одним з цих типів КТЗ відповідність вимогам Каліфорнійських Регламентів у частині викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами, які є еквівалентними вимогам рівня «Євро-5» або «Євро-6», не підтверджено;

- на вимогу замовника.

2.2 КТЗ, що був у користуванні, наданий для індивідуального затвердження, має бути витриманий безпосередньо перед випробуванням типу I згідно з Правилами ООН № 83 протягом не менше двох годин у випробувальному приміщенні з вимкненим двигуном та відкритим капотом при температурі повітря у випробувальному приміщенні в межах +20 °C...+30 °C.

2.3 У разі негативних результатів випробування КТЗ (що був у користуванні, наданого для індивідуального затвердження) типу I згідно з Правилами ООН № 83, допускається провести на вимогу замовника повторне випробування після штатної заміни несправних складових частин (зокрема, свічок запалювання, датчиків кисню, змінних елементів каталітичних

нейтралізаторів, сажових фільтрів, повітряного фільтру, складових системи живлення, реагенту системи SCR тощо).

2.4 У разі якщо КТЗ не належить до типу, призначеного для ринку США, або не відповідає встановленим у п. 3 додатку до наказу Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408 умовам щодо року виробництва, або у разі виявлення будь-яких змін конструкції транспортного засобу, що можуть вплинути на викиди забруднювальних речовин з відпрацьованими газами, підтвердження відповідності із застосуванням приміток «А», «Х1» + «М1» для цілей індивідуального затвердження КТЗ (що були у користуванні) згідно з пунктом 30 розділу V «Перелік вимог щодо індивідуального затвердження КТЗ, що були у користуванні, категорій М, N, O, L» додатку 4 до Порядку затвердження КТЗ для такого транспортного засобу **не застосовується**.

У цьому випадку оцінка відповідності КТЗ екологічним вимогам має здійснюватися згідно з приміткою «Н1» до розділу IV «Перелік вимог щодо індивідуального затвердження нових КТЗ» додатку 4 до Порядку затвердження КТЗ.

3. Якщо для транспортного засобу, ввезеного в Україну з будь-якого ринку світу, виявлено його належність до типу КТЗ, стосовно якого підтверджено відповідність екологічним нормам «Євро» більш низького рівня, ніж екологічні норми, запроваджені в Україні як обов'язкові (на сьогодні «Євро-5»), такий КТЗ підтвердженню відповідності не підлягає як невідповідний вимогам чинного законодавства.

Перелік посилань:

[1] – наказ Мінінфраструктури від 18.11.2016 № 408 «Про прийняття до розгляду органами із сертифікації для індивідуального затвердження колісних транспортних засобів, партій частин та обладнання висновку технічної служби – ДП «ДержавтотрансНДІпроект» щодо можливості застосування альтернативних технічних приписів для цілей індивідуального затвердження завершених колісних транспортних засобів категорій М₁ та N₁, які виготовляються великими серіями для країн, які не є державами-членами ЄС».

[2] – <https://www.epa.gov/compliance-and-fuel-economy-data/annual-certification-data-vehicles-and-engines>

[3] – <https://www.arb.ca.gov/msprog/onroad/cert/cert.php#6>

Директор ДП «ДержавтотрансНДІпроект»,
нотифікованого в ООН органу затвердження
типу E46/A(b) та технічної служби E46/B
України за Женевською угодою 1958 року

А. РЕДЗЮК