

Встановлення технічних вимог до транспортних засобів в Європі

ОРГАНІЗАЦІЯ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ



ЄВРОПЕЙСЬКА ЕКОНОМІЧНА КОМІСІЯ (ЕСЕ)

Всесвітній Форум із гармонізації вимог до колісних транспортних засобів (WP.29)

Женевська Угода 1958 року з доданими до неї Правилами ЄЕК ООН

У 2010 році ініційовано проект міжнародного затвердження типу транспортного засобу (IWVTA) – **проект 3 перегляду Угоди та проект Правил ЄЕК ООН № 0**, який встановлює комплекс вимог до транспортного засобу

ПРИЄДНАЛАСЯ ДО ЖЕНЕВСЬКОЇ
УГОДИ 1958 РОКУ ЗГІДНО З
ЗАКОНОМ УКРАЇНИ
ВІД 10.02.2000 Р. № 1448-III

УКРАЇНА

ЄВРОПАРЛАМЕНТ, ЄВРОПЕЙСЬКА РАДА



ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ (ЕС)

Технічний Комітет з питань транспортних засобів (MVTС)

Рамкова Директива 2007/46/ЕС,
Директиви ЄС за окремими властивостями

Згідно з Регламентами ЄС **661/2009 та 1229/2012** скасовано дію 51 Директиви ЄС за окремими властивостями та замість них передбачені прямі посилання на відповідні Правила ЄЕК ООН

РАТИФІКУВАЛА УГОДУ ПРО
АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС
ЗГІДНО З ЗАКОНОМ УКРАЇНИ ВІД
16.09.2014 Р. № 1678-VII

Становлення та діяльність WP.29



1949 рік

За ініціативи ЄЕК ООН ряд загальних технічних вимог до характеристик транспортних засобів було прописано у **Конвенції про дорожній рух**

Підкомітетом з дорожнього транспорту ЄЕК ООН (SC.1) запропоновано заснування робочої групи експертів, компетентних у галузі технічних вимог до транспортних засобів

1953 рік

Свою **першу сесію WP.29** провела 10-13 лютого 1953 року. В ній взяли участь представники Урядів Франції, Сполучених Штатів Америки, Об'єднаного Королівства (які на той час представляли зони окупації Німеччини), Бельгії, Італії, Нідерландів, Швейцарії та Швеції, а також неурядових організацій, серед яких були міжнародна організація зі стандартизації (ISO) та Постійне міжнародне бюро підприємств автомобільної промисловості

1958 рік

У березні 1958 року запропоновано укласти угоду з метою полегшення прийняття єдиних умов затвердження та взаємного визнання затвердження предметів обладнання та частин транспортних засобів. Така угода, яка відома й понині як **Женевська Угода 1958 року**, була укладена 20 березня 1958 року та набула чинності 20 червня 1959 року після її підписання декількома європейськими країнами

1995 рік

У жовтні 1995 року вийшла **друга редакція Женевської Угоди 1958 року**. Метою внесення поправок, які увійшли до другої редакції цієї угоди, було впровадження процедури самосертифікації, як альтернативи процедурам затвердженню типу, а також угода **стала відкритою для підписання всім членам Організації Об'єднаних Націй та регіональних організацій економічної інтеграції**, які беруть участь у діяльності ЄЕК ООН



1998 рік

Японія стала першою неєвропейською країною, яка приєдналася до Женевської Угоди 1958 року

Адміністративний комітет з координації роботи (WP.29/AC.2) та Сполучені Штати Америки запропонували WP.29 прийняти нову глобальну угоду. Переговори з приводу цієї угоди велися під головуванням Японії, ЄС та Сполучених Штатів Америки. **Глобальну Угоду було укладено в м. Женева 25 червня 1998 року**, яка набула чинності 25 серпня 2000 року. Ця Глобальна Угода дозволяє країнам, котрі ще не готові або не можуть взяти на себе відповідальність за прийняття та здійснення обов'язків за Женевською Угодою 1958 року, включаючи обов'язки щодо взаємного визнання, ефективно брати участь у розробці узгоджених **глобальних технічних правил**

2000 рік

З прийняттям Глобальної Угоди 1998 року, яка також входить до сфери компетенції WP.29, **завершилося перетворення WP.29 у Всесвітній форум з узгодження правил у сфері транспортних засобів**. Нову назву, яку було запропоновано Японією, було офіційно затверджено на 120-й сесії WP.29 у березні 2000 року

2010 рік

у березні 2010 року **WP.29 ініціював проект міжнародного затвердження типу транспортних засобів** (IWVTA – International Whole Vehicle Type Approval). Цей проект включає внесення поправок до Женевської Угоди 1958 року із затвердженням третьої її редакції, а також прийняття Правил ЄЕК ООН № 0, якими встановлюється процедура міжнародного затвердження типу транспортних засобів. Друга редакція угоди розповсюджується тільки на окремі системи, частини та обладнання транспортних засобів. **Третя редакція угоди** має на меті поширити її рамки на **затвердження типу** транспортного засобу як цілісного об'єкта подібно до того, як це реалізовано в законодавстві ЄС

ЗАКОНОДАВСТВО

КОНСТИТУЦІЯ УКРАЇНИ

Стаття 9. Чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України

ЗАКОН УКРАЇНИ №1448-III від 10.02.2000

«Про приєднання України до 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»

ЗАКОН УКРАЇНИ №1678-VII від 16.09.2014

Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони

ЗАКОНОДАВСТВО

УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС (статті 368, 369 Глави 7 «Транспорт», р.5)

- Реструктуризація та оновлення транспортного сектора України, поступова гармонізація діючих стандартів та політик з існуючими в ЄС;
- усунення адміністративних, технічних перешкод;
- впровадження нормативних вимог по модернізації транспортних парків для досягнення найвищих міжнародних стандартів

ЖЕНЕВСЬКА УГОДА 1958 року

- процедури затвердження типу згідно з міжнародними технічними регламентами – Правилами ООН;
- продукція затвердженого типу за Правилами ООН вважається відповідною законодавству всіх договірних сторін, які застосовують ці Правила ООН

ЗАКОНОДАВСТВО

Постанова Кабінету Міністрів України

від 14.02.2001 № 143

Функції Міністерства інфраструктури:

- компетентний орган щодо забезпечення виконання Женевської Угоди 1958 року;
- здійснення контролю за технічним регулюванням у сфері допуску до експлуатації, використання та ввезення КТЗ;
- затвердження переліку єдиних технічних приписів, які застосовуються Україною відповідно до Женевської Угоди 1958 року

Постанова Кабінету Міністрів України

від 16.12.2015 № 1057

На Міністерство інфраструктури України покладені функції технічного регулювання у сфері:

транспортні засоби, їх частини та предмети обладнання

ЗАКОНОДАВСТВО

Постанова Кабінету Міністрів України

від 09.06.2011 № 738

- затвердження «Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання»;
- перехід від процедури сертифікації транспортних засобів та обладнання в Українській системі сертифікації продукції до процедури затвердження їх конструкції згідно з вимогами Женевської Угоди 1958 року з урахуванням Директив Європейського Союзу

Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання

(затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за № 1586/21898)

Розроблений на підставі:

- Женевської Угоди 1958 року,
- Директив 2002/24/ЕС (замінена Регламентом ЄС 168/2013), 2007/46/ЕС

Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

Відмінності стосуються:

	ЄВРОПА	США
Світлотехніки	Правила ООН (зокрема № 48)	US DOT FMVSS No 108
Безпечного скла	Правила ООН № 43	US DOT FMVSS No 205 US DOT FMVSS No 212
Ременів безпеки	Правила ООН № 14 Правила ООН № 16	US DOT FMVSS No 209 US DOT FMVSS No 210
Екології	Правила ООН № 49, № 83	The California Code of Regulations, Title 13, paragraphs 1961(a), (b)(1)(C)(1), 1968.1, 1968.2, 1968.5, 1975, 1976, видання Barclay's Publishing

Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

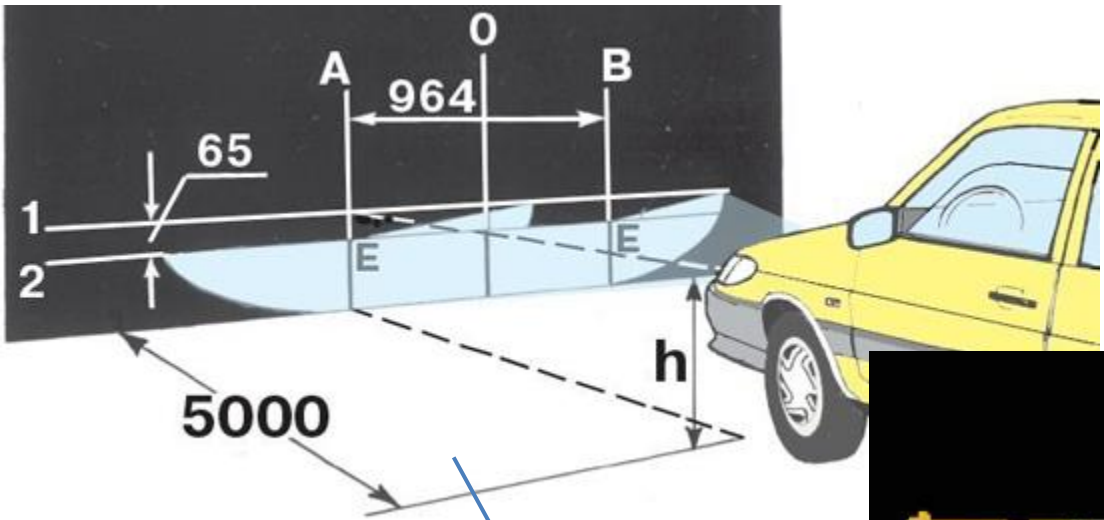
Світлотехніка:

№ з/п	Найменування зовнішнього світлового приладу або вимога	Правила ЄЕК ООН № 48	Стандарти США
1	Наявність інформації безпосередньо на КТЗ щодо початкового кута нахилу променів фар ближнього світла	Обов'язкова	Відсутня вимога
2	Колір передніх габаритних ліхтарів (підфарників) та передніх контурних вогнів	Білий	Автожовтий
3	Наявність бокових покажчиків повороту	Обов'язкова	Не обов'язкова
4	Колір задніх покажчиків повороту	Жовтий	Червоний або автожовтий
5	Наявність задніх протитуманних ліхтарів	Обов'язкова	Не обов'язкова
6	Форма світлотіньової межі фар ближнього світла*	Складається з двох або трьох відрізків: горизонтального (горизонтальних) і похилого	Горизонтальна або похила
7	Режим роботи покажчиків повороту, розташованих з одного боку КТЗ	В одній фазі	Допускається в протифазі

* Вимоги до форми світлотіньової межі фар ближнього світла встановлені в Правилах ЄЕК ООН, що регламентують вимоги до відповідних фар

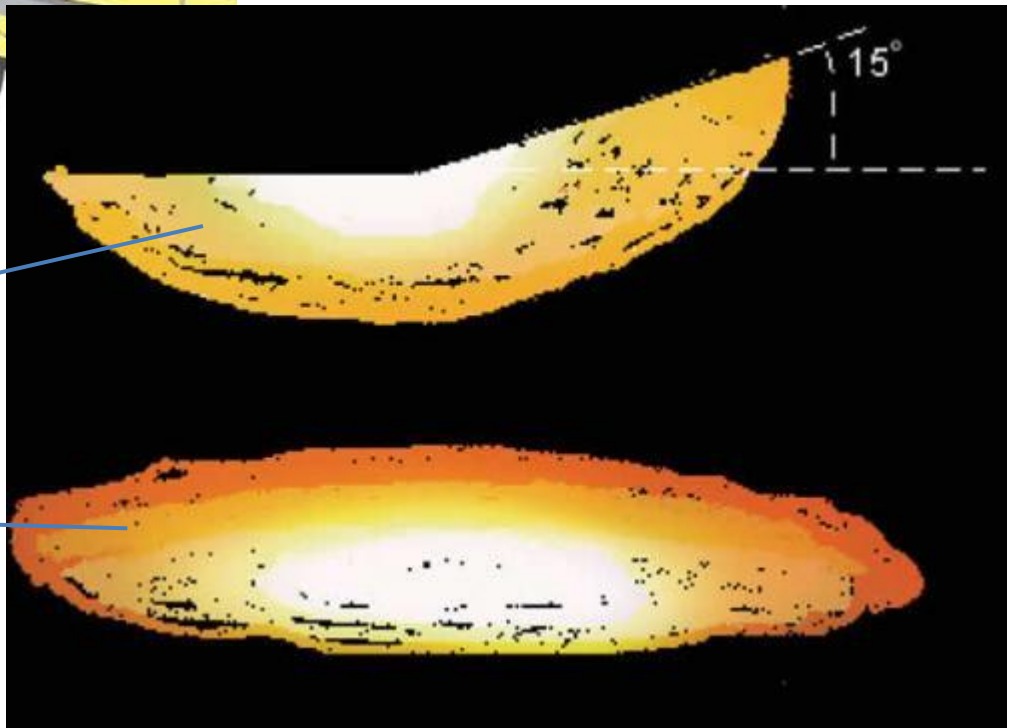
Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

Світлотехніка:



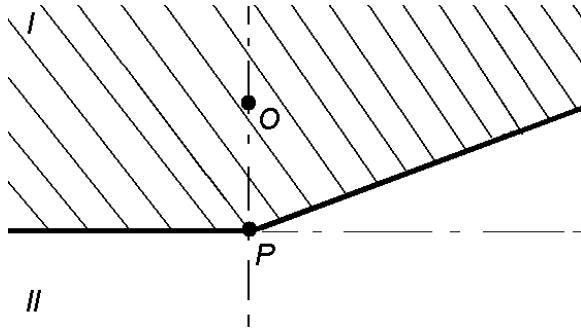
ЄВРОПА

США

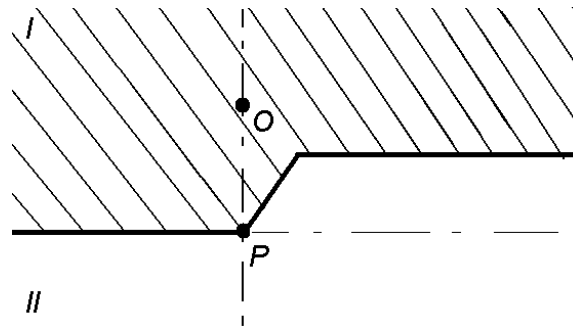


Технічні вимоги України до фар ближнього світла

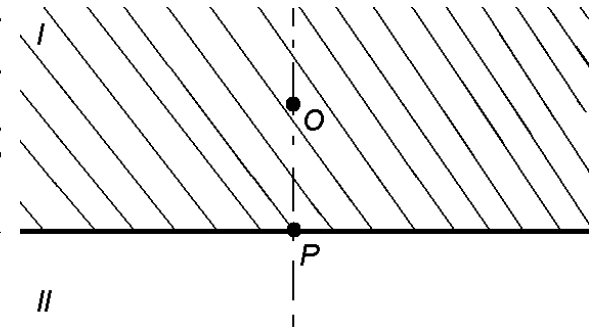
Характер світлорозподілу фар у режимі «ближнє світло»:



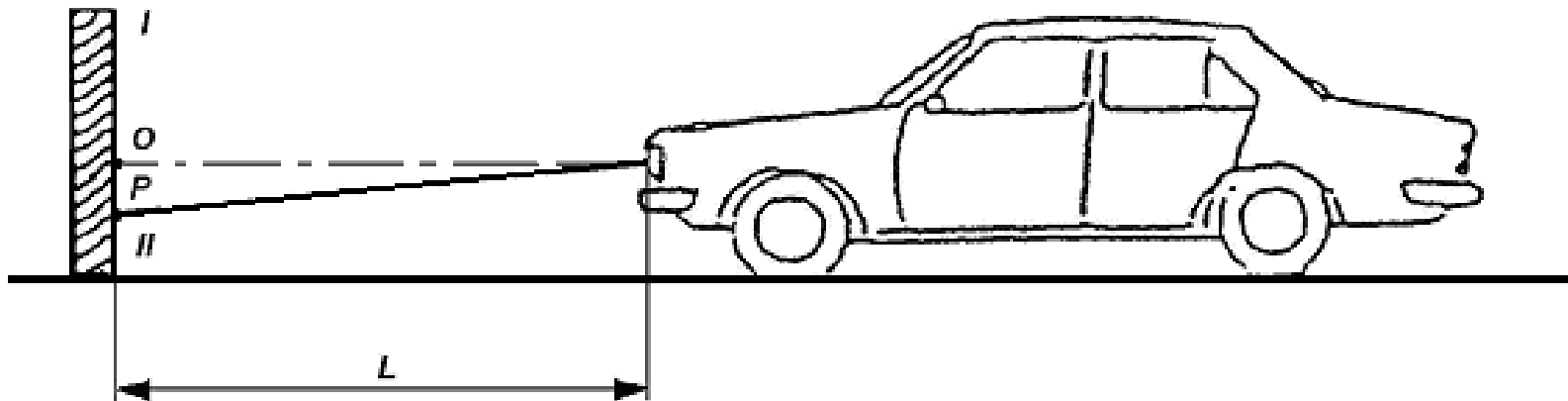
з похилою правою ділянкою
світлотіньової межі



з ламаною правою ділянкою
світлотіньової межі



фари, що призначена для експлуатації як під час лівостороннього, так і під час правостороннього руху



Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

Світлотехніка:



Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

Безпечне скло (багатошарове):

ВИПРОБУВАННЯ	ЄВРОПА Правила № 43 ЕЭК ООН	США Стандарт FMVSS 205	Примітка
Оптичні властивості вітрового скла	Випробування на вітрових стеклах: 1.використовуються визначені зони огляду, 2.під кутом установки, 3.метод випробування ISO 3538.	Випробування на 12-дюймових квадратах, котрі можуть бути вирізані з найбільш викривленої частини вітрового скла: 1.зона огляду не визначена, 2.кут встановлення не використовується, 3.відрізняється від стандарту ISO 3538.	Випробування мають відмінності
Пропускання світла	ПС $\geq 70\%$. Метод випробувань ISO 3538.	ПС $\geq 70\%$. Метод випробувань ISO 3538.	Випробування однакові
Стійкість до випромінення. Жаростійкість. Вологостійкість	Метод випробувань такий самий, як в ISO 3917	Метод випробувань такий самий, як в ISO 3917, але оцінка для випробувань на жаростійкість та вологостійкість відрізняється від європейських правил	Випробування мають відмінності
Вогнестійкість	Швидкість горіння < 250 мм/хв	Швидкість горіння < 88 мм/хв	В США більш жорсткі вимоги

Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

Безпечне скло (багатошарове):

ВИПРОБУВАННЯ	ЄВРОПА Правила № 43 ЕЭК ООН	США Стандарт FMVSS 205	Примітка
Удар кулею (сферою) масою 227 г	Метод випробувань: ISO 3537 Випробування при + 40°C и - 20°C. Різні значення висоти падіння в залежності від товщини	Метод випробувань: ISO 3537. Випробування при 25°C. Стандартна висота падіння	Обсяг (варіативність) випробувань в Європі ширший у порівнянні з США
Удар пробійником масою 198 г	Випробувань не передбачено	Випробування при 25°C	Випробування в Європі відсутні
Стійкість до наскрізного пробивання: куля (сфера) масою 2,26 кг	Метод випробування: ISO 3537. Висота скидання 4,0 м.	Метод випробування: ISO 3537. Висота скидання 3,66 м.	В Європі умови проведення випробувань більш жорсткі
Абразивна стійкість	Метод випробування: ISO 3537.	Як у Правилах ЄЕК ООН № 43.	Випробування однакові
Випробування на удар з використанням моделі голови	Метод випробування: ISO 3537. Оцінка стійкості до наскрізного пробивання та характеру руйнування; висота падіння 4 м для плоских зразків; висота падіння 1,5 м для вітрових стекол.	Ніяких випробувань не передбачено	Випробування в США відсутні
Ідентифікація кольору	Випробування для виявлення можливості розпізнавання кольору світлових сигналів	Ніяких випробувань не передбачено	Випробування в США відсутні

Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

Безпечне скло (загартоване):

ВИПРОБУВАННЯ	ЄВРОПА Правила № 43 ЕЭК ООН	США Стандарт FMVSS 205	Примітка
Удар кулею (сферою) масою 227 г	<ol style="list-style-type: none"> 1. Метод випробування: ISO 3537. 2. Висота скидання: товщина $\leq 3,5$ мм – 2,0 м, товщина $> 3,5$ мм – 2,5 м. • Плоскі елементи, що піддають випробуванням, розміром 300 x 300 мм або готові вироби. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Метод випробування: ISO 3537. 2. Висота скидання: 3,05 м. 3. Плоскі елементи, що піддають випробуванням, розміром 305 x 305 мм. 	Випробування мають відмінності
Удар мішком з дробом масою 4,99 кг	Ніяких випробувань не передбачено	<p>Висота скидання: 2,40 м.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Плоскі елементи, що піддають випробуванням, розміром 305 x 305 мм. 	Випробування в Європі відсутні
Абразивна стійкість	Для скляної поверхні ніяких випробувань не передбачено. У випадку пластикового покриття метод випробувань: ISO 3537.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Метод випробування: ISO 3537. 2. Випробування проводиться на стеклах, які встановлюються в місцях, де необхідно забезпечити видимість для водія. 	Випробування суттєвих відмінностей не мають

Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

Безпечне скло (загартоване):

ВИПРОБУВАННЯ	ЄВРОПА Правила № 43 ЕЭК ООН	США Стандарт FMVSS 205	Примітка
Пропускання світла	<ol style="list-style-type: none">1. Метод випробування: ISO 3538.2. В місцях, де необхідно забезпечити видимість для водія.3. $PS \geq 70\%$. <p>В місцях, де не вимагається забезпечувати видимість для водія: нижнє граничне значення PS не встановлено.</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Метод випробування: ISO 3538.2. Для легкових автомобілів граничне значення PS складає $\geq 70\%$, за винятком скла люка даху. <p>Для інших транспортних засобів граничні значення співпадають з приписами Правил № 43 ЄЕК ООН</p>	Випробування суттєвих відмінностей не мають

Основні відмінності у встановленні технічних вимог Правилами ООН та федеральними стандартами безпеки транспортних засобів США

Безпечне скло (загартоване):

ВИПРОБУВАННЯ	ЄВРОПА Правила № 43 ЕЭК ООН	США Стандарт FMVSS 205	Примітка
Подрібнення	<p>Процедура випробувань ISO 3537:</p> <p>1.Удари наносяться по серійних зразках за допомогою ударного елемента на пружині або молотка із загостреним бійком в чотирьох визначених точках удару.</p> <p>2.Припустима кількість осколків складає від 40 (в будь-якому квадраті розміром 5 x 5 см) до 450 для товщини < 3,50 мм та 400 для товщини > 3,5 мм.</p> <p>1.Не припускається наявність осколків продвугватої форми довжиною понад 7,5 см.</p> <p>2.Максимальний припустимий розмір осколка складає 3 см².</p> <p>Примітка. Припускаються деякі відхилення від вищенаведених приписів.</p> <p>Пример: продвугваті осколки довжиною до 10 см.</p>	<p>Таке саме випробування на дріблення, як в ISO 3537, з визначенням лише однієї точки удару (25 мм всередину від центру самого довгого краю).</p> <p>Тлумачення результатів базується на вазі найбільшого осколка, котрий не повинен перевищувати 4,25 г. Це відповідає таким максимальним розмірам осколків:</p> <p>товщина 3 мм: 5,6 см², товщина 4 мм: 4,2 см², товщина 5 мм: 3,4 см².</p> <p>Ніякої оцінки довжини осколків не проводиться.</p>	Випробування мають відмінності

**Регламент Комісії (ЄС) No 183/2011
від 22 лютого 2011 року
(набув чинності 26 лютого 2012 року)**

**про внесення змін до додатків IV та VI до Директиви 2007/46/ЄС
Європейського Парламенту та Ради, який встановлює рамки затвердження
механічних транспортних засобів та їхніх причепів, а також систем,
компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких
транспортних засобів (Рамкової Директиви)**

**Змінами встановлені альтернативні вимоги, які застосовують при
індивідуальному затвердженні транспортних засобів
(розділ I додатка IV Рамкової Директиви)**

**Вимоги щодо затвердження відповідно до Статті 24 Директиви
2007/46/ЄС завершених КТЗ категорій M₁ та N₁, які виготовляються
великими серіями в або для третіх країн**

Регламент Комісії (ЄС) No 183/2011 від 22 лютого 2011 року

Альтернативні вимоги – Світлотехніка:

Встановлення пристроїв освітлення повинні відповідати вимогам Правил ЄЕК ООН 48 з поправками серії 03 за винятком додатків 5 та 6 до цих Правил ЄЕК ООН

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

Пристрої освітлення та світлової сигналізації, якими КТЗ дооснащується з метою відповідності вищенаведеної нормі, мають бути замарковані знаком затвердження “ЕС”

Лампи з газорозрядними джерелами світла дозволені виключно за наявності очищувача скла фар та, якщо застосовно, автоматичним коректором світла фар

Регламент Комісії (ЄС) No 183/2011 від 22 лютого 2011 року

Світлотехніка:

За необхідності встановлюються два додаткових світлоповертачі з маркуванням “ЕС” позаду КТЗ у місцях, які відповідають Правилам ЄЕК ООН № 48

Світло, яке випускається фарами ближнього світла повинно бути перевірене на відповідність розділу 6 Правил ЄЕК ООН № 112 стосовно фар, які випускають асиметричний промінь світла. При цьому можуть бути використані допуски, визначені додатком 5 до цього Регламенту.

Таке саме рішення може бути прийняте у відношенні ближнього світла фар, які підпадають під дію відповідно Правил ЄЕК ООН 98 або 123

Стосовно інших елементів світлотехніки вимоги Директив ЄС не застосовуються. Однак коректне функціонування світлових пристроїв має бути перевірене технічною службою

**Регламент Комісії (ЄС) No 183/2011
від 22 лютого 2011 року**

Альтернативні вимоги – Безпечне скло:

Скло повинне бути багат шаровим або загартованим

Встановлення скла із пластику дозволяється тільки позаду середніх стійок КТЗ

Наявність маркування скла згідно з Директивою 92/22/ЕЕС не вимагається

Приписи щодо встановлення наведені у додатку 21 до Правил ЄЕК ООН № 43

Не дозволяється наявність плівок, які зменшують проникання світла нижче встановленого мінімуму, на стеклах, розташованих спереду відносно середніх стійок

Регламент Комісії (ЄС) No 183/2011 від 22 лютого 2011 року

Альтернативні вимоги – Ремені безпеки та їхні кріплення:

Замовник повинен надати інформацію від виробника про те, що конкретний КТЗ [зазначається ідентифікаційний номер VIN], відповідає принаймні одному із:

- Директива 76/115/ЕЕС
- FMVSS No 210 (Кріплення ременів безпеки)
- Стаття 22-3 JSRRV

Затвердження типу ременів безпеки гідно з Директивою 77/541/ЕЕС не вимагається. Однак кожен ремінь безпеки повинен мати ідентифікаційну лейбу. Позначення на лейбі повинні відповідати інформації щодо кріплення ременів безпеки

КТЗ повинен бути обладнаний ременями безпеки відповідно до вимог, викладених у додатку XV до Директиви 77/541/ЕЕС. Якщо КТЗ необхідно дообладнувати ременями безпеки, тип таких ременів безпеки має бути затверджений згідно з Директивою 77/541/ЕЕС або Правилами ЄЕК ООН № 16