

відношенні охорони навколишнього середовища. В цьому припису розглядаються питання екологічних характеристик пасажирських транспортних засобів та вантажних автомобілів, що використовують у міжнародних перевезеннях, з максимальною масою більше 3,5 тонн.

На розгляді WP.29 знаходиться проект припису №2, що стосується безпеки транспортних засобів і спрямований на підвищення рівня охорони навколишнього середовища. Передбачається, що в майбутньому застосування угоди може бути розширено з метою охоплення усіх категорій транспортних засобів, що використовуються як в міжнародному, так і при внутрішніх перевезеннях.

В приписах до Угоди 1997 року є перелік деталей та систем, що підлягають огляду, та причини для відмови. При проведенні оглядів повинно використовуватися обладнання, що є на теперішній час, без демонтажу або зняття будь-якої частини транспортного засобу.

Угода 1997 року покликає забезпечити пристойне поточне технічне обслуговування та технічний огляд транспортних засобів, що знаходяться в експлуатації, з метою підтримання експлуатаційних характеристик на протязі всього терміну експлуатації і мати гарантію, що вони не значно погіршилися щодо офіційного затвердження за типом конструкції.

4.5 Контрольні питання.

1. Яка мета міжнародної стандартизації та сертифікації?
2. Яка мета сертифікації?
3. Що означають скорочення міжнародних організацій – ISO/МЕК? Який характер носять вимоги цих організацій?
4. Основні аспекти Угоди про технічні бар'єри в торгівлі, 1994 р, що прийняла Світова організація торгівлі (СОТ)?
5. Які головні сфери діяльності «Всесвітнього форуму WP.29» Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН?
6. Які робочі групи входять до складу «Всесвітнього форуму WP.29»?
7. Яка мета підписання Женевської Угоди, 1958 року від егідою WP.29?
8. Які аспекти охоплюють Правила, що додаються до Угоди 1958 року?
9. Мета Глобальної Угоди 1998 року, що укладена під егідою WP.29 ЄЕК ООН?

5 СЕРТИФІКАЦІЯ ПО ДИРЕКТИВАМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ (ЕС)

Технічні вимоги та процедура сертифікації транспортних засобів в Євросоюзі наведено в Директиві 70/156 ЕЕС, яка була прийнята Комісією Європейського Товариства 6 лютого 1970 року (Додаток В).

Мета прийняття даної Директиви – зближення законодавства країн-учасниць ЄС у відношенні процедури схвалення типу механічних ДТЗ.

Директивою запропоновано «Повне схвалення типу транспортного засобу» (WVTA) для категорій M1, обов'язкове та взаємне визнання всіма країнами-учасницями ЄС. WVTA повинно видаватися на основі схвалення типу транспортного засобу по окремим обов'язковим Директивам ЄС.

В подальшому до Директиви 70/156 ЕЕС (з 01.01.1993 року – ЄС) були внесені поправки – це Директиви 92/53 ЄС, 97/27 ЄС, 98/14 ЄС, які суттєво змінили та доповнили Директиву 70/156 ЕЕС.

У зв'язку з приєднанням ЄС до переглянутої Женевської Угоди 1958 року було заявлено про застосування країнами-учасницями ЄС низки Правил ЄЕК ООН. Перелік Правил ЄЕК ООН з поправками, що застосовується ЄС такий: Правила ЄЕК ООН, що регламентують активну безпеку ДТЗ: 1-01, 3-02, 4, 5-02, 6-01, 7-02, 8-04, 13-09, 18-02, 19-02, 20-02, 23, 27-03, 28, 30-02, 31-02, 37-03, 38, 39, 45-01, 46-01, 48-01, 50, 53, 54, 56, 57-01, 60, 62, 64, 69-01, 70-01, 71, 72, 74, 75, 77, 78-02, 79-01, 81-01, 82, 86, 87, 89, 90, 91, 97, 98, 99, 102;

Правила ЄЕК ООН, що регламентують пасивну безпеку ДТЗ: 11-02, 12-03, 14-04, 16-04, 17-06, 21-01, 22-04, 25-04, 26-02, 34-01, 43, 44-03, 58-01, 66, 73, 80-01, 93;

Правила ЄЕК ООН, що регламентують екологічну безпеку ДТЗ: 10-02, 24-03, 49-02, 51-02, 59, 83-03, 85, 96, 101, 103.

В тих випадках, якщо явно, що Правила ЄЕК ООН відрізняються від відповідних Директив ЄС, Євросоюз може прийняти рішення про відказ від зобов'язань про взаємне визнання в даній галузі шляхом призупинення застосування таких Правил ЄЕК ООН.

Повний перелік Директив ЄС, що застосовуються при сертифікації транспортних засобів в країнах-членів ЄС наведено в таблиці В.1 додатку В.

Перелік Правил ЄЕК ООН, що еквівалентні відповідним Директивам ЄС, які визначаються альтернативними, наведено в таблиці В.2 додатку В.

При цьому на категорію транспортних засобів M1 видається повне

схвалення типу транспортного засобу (WVTA) при наявності сертифікатів по кожній із Директив, що наведені в переліку. Для інших категорій транспортних засобів обов'язкове WVTA поки не введено.

Кожна країна може застосовувати будь-які Директиви з наведеного переліку або національні стандарти, а також видавати WVTA на всякі категорії транспортних засобів у національному масштабі. Це відноситься як до продукції власного виробництва, так і такої, що імпортується.

Перелік директив в яких встановлені вимоги до транспортних засобів спеціального призначення наведено в таблиці В.3 додатку В.

В контексті Директив ЄС застосовуються такі терміни та визначення:

Схвалення типу – адміністративна процедура, при якій країна-член ЄС видає сертифікат про те, що тип ДТЗ, система, деталь або окремих технічний вузол задовольняють відповідним технічним вимогам конкретної Директиви або будь-якої іншої Директиви;

Багатоступеневе схвалення типу – адміністративна процедура, при якій одна або декілька країн-членів ЄС підтверджують, що в залежності від рівня виробництва, тип некомплектного або комплектного ДТЗ задовольняє відповідним технічним вимогам конкретної Директиви;

Транспортний засіб – будь-який автомобіль, що призначений для руху по дорозі, з кузовом або без, який має не менш чотирьох коліс та максимальну конструктивну швидкість більше 25 км/год, а також причіп до нього, окрім автомобілів на рельсовому ході та сільськогосподарські трактори та машини;

Базовий транспортний засіб – будь-який некомплектний транспортний засіб, номер ідентифікації якого зберігається під час наступних етапів багатоступеневої процедури схвалення типу;

Некомплектний транспортний засіб – будь-який транспортний засіб, що потребує подальшого складання на наступній стадії, з метою задоволення усім відповідним технічним вимогам даної Директиви;

Виробник – особа або організація, які відповідають перед органом, що проводить схвалення типу ДТЗ, за усі аспекти процедури схвалення типу, а також за забезпечення відповідності виробництва, незалежно від їх участі у всіх фазах виробництва ДТЗ, системи, деталі або самостійного технічного вузла, які є предметом процедури схвалення типу;

Інформаційний документ – додаток до конкретної Директиви або

відповідний додаток до окремої Директиви, який запропонує інформацію, що повинна бути надана заявником;

Інформаційне досьє – загальний об'єм даних, креслень, фотознімків та інше, що надає заявник на основі інформаційного документа в технічну службу або орган, що проводить схвалення типу транспортного засобу;

Технічна служба – організація або орган, що акредитовані в якості випробувальної лабораторії з метою проведення випробувань або перевірок за дорученням органу, що проводить схвалення типу ДТЗ країни-члена ЄС. Цю функцію може виконувати і сам орган, що проводить схвалення типу ДТЗ;

Інформаційний комплекс – інформаційне досьє, що включає усі звіти випробувань або інші документи, які технічна служба або орган, що проводить схвалення типу ДТЗ, додали в процесі здійснення своїх функцій.

Учасниками сертифікації ДТЗ в ЄС є органи, що здійснюють схвалення типу ДТЗ, технічні служби (випробувальні лабораторії), виробники (продавці) продукції.

Роль національного (фактично наднаціонального в рамках Директиви 70/156/ЄС) органу по сертифікації виконує Комісія Європейського Союзу (далі Комісія).

Законодавчі функції в частині прийняття, відхилення, зміни Директив ЄС здійснює Рада Європейського Союзу (далі Рада) за рекомендаціями Комісії.

Країни-члени ЄС повідомляють Комісію та інші країни-члени ЄС назву та адресу офіційних органів, що здійснюють схвалення типу ДТЗ, за які вони відповідають та технічних служб, що акредитовані в якості випробувальних лабораторій, і перелік видів випробувань, на які ці служби акредитовані.

При первинній заявці припускається, що названа технічна служба задовольняє встановленій нормі (вимоги EN 45001). При необхідності Комісія може запросити у країни-члена ЄС документ, що підтверджує це призначення.

Схвалення типу об'єктів сертифікації транспортних засобів в країнах ЄС проводиться за відповідними процедурами.

Країни-члени ЄС проводять такі види схвалення типу:

а) схвалення типу ДТЗ: для усіх типів ДТЗ, у відповідності до даних інформаційного досьє та технічних вимог окремих Директив; для типів ДТЗ

спеціального призначення;

б) багатоступеневе схвалення типу для усіх типів базових ДТЗ, а також некомплектних та комплектних ДТЗ;

в) схвалення типу систем усіх типів ДТЗ у відповідності до інформаційного досьє та технічним вимогам усіх відповідних окремих Директив;

г) схвалення типу деталей або окремого технічного вузла для усіх типів деталей або окремих технічних вузлів у відповідності до інформаційного досьє та вимог технічних вимог окремої Директиви, яка це чітко передбачає.

Заявка на отримання схвалення типу WVTA надається виробником ДТЗ до органу, що проводить схвалення типу ДТЗ країни-члена ЄС. До заявки додається інформаційне досьє (технічний опис) та сертифікати відповідності по усіх окремих Директивах, які потрібні для отримання WVTA.

Якщо країна-член ЄС виявить, що ДТЗ, деталь або окремих технічний вузол, задовольняє вимогам Директив, але загрожують безпеці дорожнього руху, вона може відмовити в схваленні їх типу. Вона терміново повинна попередити про це інші країни-членів ЄС та Комісію, при цьому вказати на причини, що понукали прийняти таке рішення.

Задачею органу, при прийманні заявки, є визначити, чи усі документи схвалення типу по окремим Директивам відповідають діючим вимогам окремих Директив; переконатися, що технічні характеристики та дані ДТЗ, які вказані у інформаційному досьє, знаходяться також у інформаційному комплекті та/або в сертифікатах відповідності по окремим Директивам; провести або доручити іншому органу перевірку, на вибірковому зразку, деталей та систем, з метою впевнитися у відповідності ДТЗ з даними інформаційного комплексу у відношенні усіх схвалень типу по окремим Директивам; при потребі, провести або доручити іншому органу, що може проводити схвалення типу ДТЗ, провести контроль встановлення окремих технічних вузлів.

Кількість ДТЗ, які повинно бути перевірено при схваленні типу, повинно бути визначено таким чином, щоб була можливість провести відповідну експертизу різних комбінацій приладів (двигун, коробка передач, ведучі мости, тип кузова, кількість дверей, кількість місць для сидіння та ін.).

По закінченні процедур схвалення типу видається сертифікат схвалення типу. Сертифікат повинен бути зроблений таким чином, щоб

захистити його від підробок. Папір повинна мати цвітну графіку або водяні знаки, а також ідентифікаційне маркування виробника паперу.

Кожному сертифікату надається індивідуальний номер.

Наприклад:

e1*71/320*88/194*0003*01,

де e – позначення сертифіката ЄС;

1 – умовний номер країни-члена ЄС, де видано сертифікат;

71/320 – номер первинної Директиви ЄС;

88/194 – номер останньої Директиви ЄС поправки до первинної Директиви;

0003 – порядковий номер сертифіката;

01 – порядковий номер розповсюдження сертифіката.

Компетентні Офіційні органи кожної країни-члена ЄС в продовж місяця направляють в компетентні органи інших країн-членів ЄС копію сертифіката схвалення типу усього ДТЗ (з додатками до нього) по кожному типу ДТЗ, який вони затвердили, відмовили в затвердженні або відкликали сертифікат, що був виданий раніше.

Виробник, як власник сертифіката схвалення типу, заповнює по кожному ДТЗ, який виготовлено у відповідності з затвердженням типом ДТЗ, свідоцтво про відповідність.

5.1 Контрольні питання.

1. Мета прийняття та призначення Директиви Євросоюзу 70/156 ЕЕС?
2. Що таке інформаційне досьє для процедур схвалення типу транспортного засобу в Євросоюзі?
3. Що таке схвалення типу транспортного засобу в Євросоюзі?
4. Якщо обладнання, що забезпечує безпечність автомобіля, має маркування знаком «Е» або «е», то на відповідність яким вимогам воно сертифіковано?