УДК 339.138:658.8

В. А. Кищун
Луцький державний технічний університет

СЕРТИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛІВ У КОНТЕКСТІ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ ДО ЖЕНЕВСЬКОЇ УГОДИ

© Кищун В. А., 2002

Висвітлена роль сертифікації легкових автомобілів у забезпеченні безпеки життя, здоров'я громадян та їх оточення. Наведено переваги приєднання України до Женевської угоди 1958 року. Викладено пропозиції стосовно переліку Правил ЄЕК ООН, рекомендованих до запровадження в Україні.

The role of certification of cars in a safety of life, health of citizens and their environments is shown. Advantages of joining of Ukraine to Geneva Agreement 1958 are stated. Offers concerning the list of Rules of the Economic Commission for Europe of the United Nations recommended to introduction in Ukraine are presented.

У сучасних умовах розвитку зовнішньоекономічної діяльності підприємств та глобалізації виробництва важливу роль починають відігравати необхідність і достовірність оцінки технічного рівня та якісних показників товарів. Висока вартість контрольних перевірок і випробувань настійно вимагають взаємного визнання їх результатів. Вищим рівнем такого визнання вважається сертифікація товару, яка гарантує, що він відповідає певним вимогам і наділений заданою якістю.

З технічного погляду сертифікація – це підтвердження на основі випробувань відповідності продукції вимогам, встановленим у нормативних документах. У законодавчих актах поняття "сертифікація" визначається як дія третьої сторони, яка доводить, що забезпечується необхідна впевненість у тому, що належно ідентифікована продукція, процес чи послуга відповідає конкретному стандарту або іншому документу.

Метою сертифікації є:

– запобігання реалізації продукції, небезпечної для життя, здоров'я та майна громадян і довкілля;

– сприяння споживачеві у компетентному виборі продукції;

– створення умов для участі суб'єктів підприємницької діяльності в міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві та міжнародній торгівлі.

Відомо, що якість товару описується сукупністю окремих його властивостей, кожна з яких, своєю чергою, проявляється переважно через кількісні показники. Фактичні значення різноманітних параметрів визначаються тільки експериментально, оскільки іншого шляху просто немає. У зв'язку з цим від сертифікаційних випробувань вимагається максимально можлива висока достовірність оцінювання, чого досягти досить важко. Тому при випробуваннях і оцінці якості неминучі певні умовності, а споживача і виробника супроводжуватиме ризик. Для першого він полягає у тому, що можна придбати товар, якість якого нижча, ніж заявлено на підставі сертифікаційних випробувань; для другого – в тому, що він може призначити ціну меншу, ніж товар заслуговує, і втратити частину майбутнього прибутку. Однак сертифікація все ж об'єктивно допомагає зменшенню цих ризиків, а сам сертифікат, у багатьох випадках – це якщо не єдине, то одне з найважливіших джерел інформації про товар, документ, що засвідчує його високу якість.

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

Сертифікація дорожніх транспортних засобів (ДТЗ), зокрема легкових автомобілів, передбачає перелік нормативно-технічних вимог, відповідність яким гарантує, передовсім, необхідний рівень безпеки ДТЗ щодо життя, здоров'я та майна громадян, державної власності і довкілля.

Проблема підвищення безпеки автомобільного транспорту в Україні є надзвичайно важливою, оскільки втрати у цьому секторі суспільної діяльності можна порівняти хіба що з втратами під час воєнних дій. За десятирічний період (1991 – 2000 рр.) на дорогах країни щорічно ставалося 40 тисяч дорожньо-транспортних пригод (ДТП), у яких гинуло майже 7000 осіб і травмувалися більше ніж 43 тисяч учасників [1].

Аварійність автотранспорту завдає значних збитків економіці України. Кожна автомобільна аварія обходиться суспільству в середньому у $8000, а річні втрати від ДТП становлять понад 300 мільйонів доларів США [4]. Аналіз стану аварійності в Україні свідчить, що він є одним із найгірших в Європі. Кількість загиблих на кожних 1000 автомобілів у 1,3 – 5,4 раза, а на 100 ДТП – у 1,3 – 3,8 раза більша, ніж у близьких за площею і кількістю населення країнах з вищим рівнем економіки; важкість наслідків ДТП, тобто кількість загиблих на 100 постраждалих у пригодах також вища у 1,5…5,0 разів [1].

Причини виникнення ДТП різноманітні, однак їх можна звести у три основні групи. Так, за матеріалами світової статистики, 60 – 70 % усіх пригод відбуваються через неправильні дії людини, 20 – 30 % – через незадовільний стан доріг та невідповідність дорожніх умов характеру руху і 10 – 20 % – через технічні несправності транспортних засобів [2]. Яке місце серед відведених відсотків займають недоліки конструкції автомобіля, технології його виготовлення чи обслуговування, достеменно не відомо, оскільки вітчизняна статистика і методика збору інформації грішать недосконалістю. Однак беззаперечним є той факт, що показники аварійності тим нижчі, чим вищою буде конструкційна (активна, пасивна і екологічна) безпека автомобіля.

Під активною безпекою розуміють властивість транспортного засобу знижувати ймовірність виникнення ДТП. Вона забезпечується тягово-швидкісними і гальмівними якостями автомобіля, стійкістю і керованістю, оглядовістю та інформативністю, зниженням шумів і вібрацій, мікрокліматом, ергономічними показниками.

Пасивна безпека – це властивість транспортного засобу забезпечувати зниження важкості наслідків під час ДТП. Пасивна безпека досягається створенням безпечної конструкції автомобіля, яка виключає або зменшує травматизм водіїв, пасажирів і пішоходів. До пасивної безпеки часто зараховують післяаварійну безпеку – комплекс конструкційних властивостей, які забезпечують швидку і безпечну евакуацію людей з транспортного засобу після ДТП.

Екологічна безпека – це властивість транспортного засобу знижувати ступінь його негативного впливу на довкілля. Під час експлуатації автомобіль виділяє шкідливі речовини з відпрацьованими газами, створює шум, його система запалювання викликає радіо- і телеперешкоди. Зменшення, зокрема, токсичності відпрацьованих газів досягається за рахунок удосконалення конструкції двигунів, застосування альтернативних видів пального та гібридних силових установок, різноманітних каталітичних нейтралізаторів.

Переважна більшість перерахованих властивостей регламентовані у межах вимог до безпеки автомобіля, викладених у відповідних національних, галузевих, інших нормативно-технічних документах, зокрема у правилах сертифікації. Запровадження останніх запобігає випуску на дороги країни недосконалих транспортних засобів, що є загрозою її громадянам, довкіллю.

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

Сертифікація транспортних засобів у тій чи іншій формі є обов'язковою процедурою у більшості розвинутих держав світу. Європейські країни, розташовані на порівняно невеликій території, швидше від інших зіткнулися з проблемою різниці вимог до автомобілів. Розвиток торгівлі, особливо у повоєнні роки, одночасно із збільшенням виробництва транспортних засобів, наполегливо вимагали уніфікації вимог до них щодо безпеки та екології, а також розробки механізму взаємного визнання результатів такої оцінки. Поставлене завдання вирішили, прийнявши процедуру "Схвалення типу конструкції", причому тип автомобіля схвалювався уповноваженим органом державної влади на підставі сертифікаційних випробувань, виконаних акредитованою технічною службою (випробувальною лабораторією), та на основі оцінки умов виробництва. Останнім часом загальновизнаним позитивним фактором вважається наявність у виробника системи якості, сертифікованої відповідно до міжнародних стандартів ІСО серії 9000.

Зазначений принцип сертифікації авто- і мототехніки в Європі відображено у двох європейських системах [3]. Перша базується на Римському договорі 1957 року, укладеному між країнами Європейського економічного співтовариства і Директивах ЄС, обов'язкових для країн – членів договору. Зокрема, директива ЄС 92/53, введена з 1 січня 1993 року, передбачає процедуру WVTA (Whole Vehicle Type Appoval) – Повного схвалення типу транспортного засобу, яка дозволяє виробнику випуск транспортних засобів та допуск до продажу лише при відповідності їх конструкції 46-ти окремим вимогам щодо токсичності, шуму, активної та пасивної безпеки тощо.

Друга система сертифікації реалізується на основі 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 підставі цих приписів". Угода була підписана в Женеві у 1958 році в межах Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН) і отримала назву "Женевської". Станом на червень 2001 року її учасниками були 38 держав, переважно європейських, а також Японія, Австралія, Південно-Африканська республіка та Євросоюз як колективний член [4].

У межах Угоди розробляються технічні приписи з активної і пасивної безпеки та екології автотранспортних засобів, які називаються "Правилами ЄЕК ООН". Правила готуються безпосередньо у групах експертів, розглядаються на засіданнях Всесвітнього форуму з гармонізації вимог до автотранспортних засобів WP.29 і затверджуються Генеральним Секретарем ООН. Сьогодні діють 111 Правил ЄЕК ООН [4]. Оскільки участь в Женевській угоді є добровільною, то кожна країна має право самостійно визначати, до яких Правил приєднатися і як їх реалізувати у національному законодавстві.

У жовтні 1995 року Женевська угода зазнала істотних змін. Був відмінений принцип консенсусу при голосуванні по нових Правилах і поправках до них, запроваджена ступінчастість вимог, тобто дозволено для ряду країн використовувати Правила різного рівня вимогливості та визначені механізми такого застосування.

Новим елементом зміненої у 1995 році Женевської угоди стала можливість участі у ній регіональних організацій, що дозволило Європейському економічному товариству з 24 березня 1998 року отримати статус колективного члена. У нотифікаційній грамоті було зазначено, що з вказаної дати країни ЄЕС застосовують 78 Правил ЄЕК ООН, а сертифікати відповідності за ними офіційно визнаються сертифікаційними органами нарівні з сертифікатами відповідності за Директивами ЄС. Як наслідок, істотно зменшилися торгові

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

бар'єри щодо країн – членів ЄЕС, оскільки раніше для того, щоб продавати автомобілі на ринках Євросоюзу, необхідно було мати виключно сертифікати за внутрішніми Директивами.

Україна розпочала роботи в галузі сертифікації у 1993 році з виходом Декрету КМ України "Про стандартизацію та сертифікацію", однак реально обов'язкова сертифікація транспортних засобів була запроваджена лише у січні 1996 року. Порядок та вимоги до сертифікації ДТЗ встановлювалися "Правилами обов'язкової сертифікації дорожніх транспортних засобів, їх складових та приладдя", затвердженими наказом Держстандарту України від 17 січня 1997р. № 23 (із наступними змінами, внесеними у 2000 році). Сертифікації підлягали легкові і вантажні автомобілі, автобуси і тролейбуси, інші механічні транспортні засоби (окрім тих, швидкість яких не перевищує 25 км/год, або які були в експлуатації), а також запасні частини, обладнання та комплектуючі згідно із затвердженим списком.

Перелік обов'язкових технічних вимог до ДТЗ в Україні містить близько 30 найважливіших стандартів, серед яких легкового автомобіля стосуються менше від половини. Зокрема це:

– гальма та гальмівні властивості;
– зовнішні виступи легковика;
– безпечне скло;
– газоподібні викиди двигунів;
– димність дизельних транспортних засобів;
– освітлювальні пристрої та світлова сигналізація;
– шумова емісія автомобіля;
– рівень радіоперешкод.

Кожна з наведених характеристик транспортних засобів регламентується державними стандартами (колишніми ГОСТами) або аналогічними Правилами ЄЕК, яким сьогодні в Україні віддається перевага.

Сертифікація ДТЗ передбачала кілька варіантів проходження за наявності: а) протоколів випробувань у лабораторіях, зареєстрованих в ЄЕК ООН згідно з нормативними документами, чинними в Україні; б) протоколами випробувань за Правилами ЄЕК ООН та директивами ЄС; в) сертифікатами і протоколами, виданими на продукцію країн, з якими в України є угоди про взаємовизнання і, нарешті, випробування автомобілів безпосередньо в Україні. Стосовно прийняття протоколів за Правилами ЄЕК ООН та Директивами ЄС, то в зв'язку з тим, що Україна не є членом ЄЕС і ще не була учасником Женевської угоди, Держстандарт дозволив органу з сертифікації приймати рішення щодо визнання цих протоколів за умови відповідності обсягів, методики і результатів випробувань чинним в Україні нормативним документам.

Під час наступних редагувань правил обов'язкової сертифікації ДТЗ були переглянуті схеми сертифікації і дещо спрощені самі правила. Запроваджена процедура поширення дії сертифіката, що стосувалася модифікацій і варіантів автомобілів, які мали конструкційні відмінності порівняно з базовою сертифікованою моделлю; за результатами позитивної експертизи її сертифікат міг бути поширений на нові модифікації. Передбачалися полегшені правила сертифікації для одиничного автомобіля чи партії виробів. На продукцію, яка випускалася серійно, сертифікат відповідності видавався на термін дії від одного до п'яти років, залежно від того, чи виконувалися (або не виконувалися) обстеження і атестація виробництва, сертифікація системи якості, випробування зразків продукції, а також

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

технічний нагляд за процесом виробництва. Комплекс вжитих заходів дав змогу номінально гармонізувати національну сертифікацію транспортних засобів з європейськими вимогами і зменшити фінансові навантаження на заявників.

Черговим важливим кроком входження країни до європейських структур став прийнятий 10 лютого 2000 р. Верховною Радою Закон України "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", другий пункт якого зобов'язував КМУ визначитися з переліком і порядком застосовування єдиних технічних приписів (правил), що будуть визнаватися державою.

Безпосередня участь України у Женевській угоді надає їй ряд істотних переваг:

– запровадження переліку приписів і контроль за їх виконанням – це підвищення безпеки дорожнього руху і конструкції транспортних засобів, зменшення шкідливого впливу на здоров'я людей і довкілля;

– правила розробляються, зазвичай, на підставі докладного аналізу ДТП та потребують значних фінансових затрат на науково-дослідні роботи; застосування єдиних чи гармонізованих з національними стандартами приписів дає змогу раціонально розпорядитися власними цільовими коштами;

– взаємне визнання вимог стандартів та офіційне їх затвердження дають можливість уникнути повторних перевірок відповідності встановленим нормам і, як наслідок, повторних випробувань;

– введення поетапного зростання кількості підвищених вимог скорочуватиме відставання виробництва і робитиме продукцію вітчизняних автомобілебудівників конкурентоспроможною на світовому ринку;

– автомобілі, виготовлені на експорт, відповідатимуть Правилам, запровадженим країною, в яку вони ввозяться, що призведе, своєю чергою, до зменшення нетарифних бар'єрів при торговельних операціях;

– транспортний засіб, сертифікований за Правилами ЄЕК, матиме можливість безперешкодно перетинати кордони і вільно переміщатися по територіях інших країн, у яких контролюються вимоги до безпеки, шкідливих викидів тощо;

– участь в Угоді дає можливість Україні впливати на зміст технічних вимог до ДТЗ і здійснювати політику підтримки національного виробника, як це роблять інші країни – учасники Женевської угоди.

Компетентним органом щодо забезпечення виконання Угоди стало Міністерство транспорту України. За наказом міністра була створена експертна група, до якої увійшли представники підприємств і організацій автомобільної галузі, випробувальних лабораторій, органів державної влади, автобізнесу, об'єднань споживачів, вищих навчальних закладів автомобільного спрямування. Завданням групи стало визначення переліку правил, які будуть запроваджені в Україні. Підсумкове засідання експертів відбулося у жовтні 2001 року.

Із 111 чинних Правил ЄЕК ООН попередньо було рекомендовано до запровадження в Україні, з різними поправками, понад шістдесят. Характерно, що поправки приймалися переважно нижчі (менш жорсткіші), а не вищі, які діють в Європі, через неможливість національних автовиробників забезпечити їх належне виконання. Хоча з часом Україна може приєднатися до вищих поправок, а також поступово розширювати загальний перелік

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

Правил. Застосовувати Правила ЄЕК ООН планується безпосередньо, перекладаючи їх українською мовою і надаючи статус національних стандартів; дата введення у дію – 1 січня 2002 року.

Приєднання України до Женевської угоди та запровадження розширеного переліку Правил ЄЕК ООН з поступовим його збільшенням підвищує вимоги до вітчизняних автовиробників та вимагає перегляду їх товарного асортименту. Сьогодні лише продукція СП АвтоЗАЗ-DAEWOO сертифікована за максимально необхідною кількістю Правил і може експортуватися до країн – учасників Женевської угоди [4]. Інші українські заводи працюють відповідно до міжнародної класифікації за системою SKD (Semi Knocked-Down) – напівскладання або так зване "викруткове" крупновузлове складання з машинокомплектів і випускають автомобілі марок ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, які, до деякої міри, не відповідають навіть тому мінімальному переліку Правил ЄЕК, що діяв в Україні перед приєднанням до Угоди.

Показовим є приклад з легковиком ВАЗ-2106, складання якого налагоджене у Херсоні на заводі "Анто-Рус". Автомобіль, спроектований 25 років тому, не відповідає сучасним вимогам безпеки. Це стосується конструкції склоочищувачів, поворотних кватирок у передніх дверях, травмонебезпечної форми бампера та його кріплення, неекологічного і неекономічного двигуна. За визнанням популярного часопису, продукція російських моторобудівників, якою комплектується переважна більшість легкових автомобілів ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, і ИЖ, застаріла, і говорити про відповідність цих двигунів екологічним вимогам не те що Euro II, але й Euro I, не доводиться [5]. Тому представники окремих українських складальних заводів на засіданні експертної групи голосували за поетапне введення поправок до Правила R83 (викиди двигунами шкідливих речовин залежно від виду пального), переносячи запровадження жорсткішої 03-ї поправки, яка забезпечує Euro II на 2003 рік.

Насторожує також інформація про хід в Україні підготовчих робіт до випуску легкового автомобіля ще однієї російської марки ІЖ-2126 "Ода" [6]. Складається враження, що вітчизняні промисловці у гонитві за створенням робочих місць, розширенням податкової бази чи ще з якихось інших, невідомих громадськості, мотивів забули про головне – безпеку споживача. Результати краш-тесту за правилами EuroNCAP, близькими до Правила R94 (фронтальний удар), показали, що у разі аналогічної дорожньої пригоди водій ІЖ-2126 поплатиться власним життям [7]. Недаремно у назву статті автор виніс риторичне запитання "Цинковый или оцинкованный?", маючи на увазі розрекламований російським телебаченням оцинкований кузов легковика "Ода" та, відповідно до результатів випробувань, – цинкову домовину.

Аналіз окремих видів продукції українських автоскладальних заводів свідчить про непродуманість їх товарної політики, яка спрямована на отримання швидких результатів господарської діяльності без планування на перспективу. Після запровадження в Україні розширеного переліку Правил ЄЕК ООН автомобілі застарілої конструкції, складені на вітчизняних підприємствах, не зможуть пройти обов'язкові сертифікаційні випробування, якщо, звичайно, людське життя в державі чогось ще вартує.

Безпосередня участь у роботі експертної групи дала можливість внести ряд пропозицій щодо переліку Правил ЄЕК ООН, які рекомендуються до застосування Україною, та зробити їх обґрунтування. Викладені нижче міркування стосуються переважно легкових автомобілів.

1.ПЕРШОЧЕРГОВІ ПРИПИСИ. Визначаючи перелік єдиних технічних приписів, які будуть застосовуватися Україною, необхідно насамперед звернути увагу на Правила, що стосуються безпеки життя, здоров'я людей, а також охорони довкілля. Тому першим блоком повинні розглядатися приписи щодо конструкційної безпеки автомобіля, зокрема:

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

– активної – Правила R 1-8, 13, 13н, 19, 20, 23, 28, 30, 31, 37-39, 45, 46, 48, 68, 77, 79, 89, 90, 91, 98, 99, 108 ;

– пасивної та післяаварійної – Правила R 11, 12, 14, 16, 17, 21, 25-27, 32-35, 42-44, 64, 94, 95.

Наступний блок – це приписи, що забезпечують екологічну безпеку автомобіля, а саме Правила R 9, 10, 24, 49, 51, 59, 83, 84, 101 і 103.

Актуальним сьогодні залишається в Україні питання схоронності автомобіля, тому не зайвим було б включити до списку Правила R 18 і 97, які належать за міжнародною класифікацією до загальної безпеки.

Безперечно, повний перелік приписів, а також терміни їх запровадження (зокрема по серіях поправок) має прийматися з урахуванням економічної ситуації в Україні. Внесені у 1995 році в Женевську угоду зміни дозволяють ступінчасте застосування вимог, а для окремих країн допустиме запровадження Правил різного рівня вимогливості.

Виникає також потреба розділити приписи умовно на три групи. До першої (найбільшої, але не обов'язкової) групи Правил Україна може приєднатися як це зробила Білорусь або Російська Федерація. Станом на квітень 2000 року із чинних 109 Правил Росія офіційно приєдналася до 106 [3]. Другу (меншу) групу – запровадити прямим застосуванням Правил як державних стандартів для використання їх при обов'язковій сертифікації ДТЗ, запасних частин та обладнання (в РФ діють 85 таких Правил). Третю (найменшу) групу повинні становити Правила, за якими Україна може самостійно вести випробування на своїх теренах.

Необхідність подібного поділу викликана не лише відсутністю технічного (полігонів, лабораторій, апаратури) чи фінансового забезпечення випробувань за повним обсягом приписів, але й зростанням ціни автомобіля за умови обов'язкового застосування останніх.

Збільшення вартості автомобіля від запровадження приписів чи серій поправок до них добре простежується, зокрема, на Правилі R83. Так, поправка 02A припису – це "нульовий" екологічний рівень, а 02B,C регламентує вже норми EuroI. Освоєння наступної "сходинки" – Euro II (Правило R83-03B,C) вимагає встановлення системи впорскування пального, електронного керування двигуном (комп'ютера) і каталітичного нейтралізатора, що обійдеться споживачеві додатково у кілька сотень доларів. Екологічний рівень Euro III (поправка 04B,C), окрім перерахованих конструкційних доповнень, потребує бортової діагностики систем нейтралізації і керування двигуном; в Західній Європі діє, починаючи з 2000 року. Наступний крок – Euro IV (Правило R83-05B,C, термін введення в Європі – 2005 рік) радикально змінює методику випробувань. Сьогодні вони виконуються на усталених режимах, натомість планується контролювати також викиди і на перехідних.

Застосування перерахованих Правил, як і багатьох інших, збільшує собівартість автомобіля, головний ринковий аргумент якого сьогодні – низька ціна. Тому, встановлюючи обов'язкові приписи, потрібно виходити з мінімально необхідних і технічно обґрунтованих вимог до транспортного засобу.

2.СЕРТИФІКАЦІЯ ОДИНИЧНОГО ВИРОБУ. Згідно з українським законодавством нові транспортні засоби, які ввозяться на митну територію України суб'єктами підприємницької діяльності або фізичними особами, підлягають обов'язковій сертифікації. Однак із застосуванням приписів, які передбачатимуть руйнівні випробування (Правила R32, 33, 94 і 95), сертифікація одиничного виробу чи дрібної (у межах трьох одиниць) партії продукції буде проблематичною. Вартість виконання повного переліку випробувань може перевищити ціну зразка, а стан авто після краш-тесту важко буде пояснити власникові лише турботою про його життя і здоров'я навіть за позитивних результатів. Тому необхідно

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

запровадити мінімальний перелік обов'язкових вимог до одиничного виробу чи дрібної партії продукції (виробів), як заведено у Євросоюзі, зафіксувавши цей факт у вітчизняних правилах сертифікації ДТЗ. Доцільно також передбачити спрощену процедуру оцінки безпеки одиничних зразків експертними методами.

Враховуючи приєднання Євросоюзу до 78 Правил Женевської угоди, можна в односторонньому порядку їх визнати за автомобілями, купленими (до трьох одиниць) в автосалонах Західної Європи, та дозволити реєстрацію в Україні без проходження сертифікації.

Безперечно, прийняття такого рішення викличе незадоволення серед українських офіційних імпортерів, однак можна навести і контраргументи. Вже саму появу на дорогах України нової моделі іномарки необхідно оцінювати як факт просування технічного прогресу на Схід. При налагодженні нормальних, ділових стосунків між власником новинки і відповідним українським дилером, останній може отримати безцінну інформацію про експлуатацію машини в місцевих умовах задовго до офіційних поставок. Адже відомо, що зарубіжні виробники часто встановлюють квоти на нові моделі на початку випуску і українські офіційні імпортери отримують автомобілі зазвичай через 6 – 12 місяців після їх презентації в Європі.

3.ВИМОГИ НАЦІОНАЛЬНИХ СТАНДАРТІВ. Ефективність використання автомобіля значною мірою визначається відповідністю конструкції умовам експлуатації, а його безпека буде нижчою, якщо під час конструювання не враховуватимуться дорожньо-кліматичні умови. Відомі випадки загибелі людей через непристосованість транспортних засобів до кліматичних умов країни. Нормальне функціонування автомобіля при низьких (високих) температурах, включаючи запуск двигуна, підігрів і очистка стекол, мікроклімат в салоні, початок руху, надійність окремих систем та машини загалом істотно підвищують безпеку транспортного засобу.

Стан автомобільних доріг України далекий від ідеального і в найближчій перспективі не покращиться, тому автомобіль має бути до них пристосований. Причому робота полягає не у переведенні усіх транспортних засобів на колісну формулу "4×4", а у збільшенні дорожнього просвіту, використанні шин підвищеного профілю, зміцненні деталей підвісок, захисту від пилу, бруду чи дрібного каміння (гравію) тощо. Так, автомобілі, які імпортуються в Україну, повинні комплектуватися шинами з висотою профілю не менше ніж 60 %, а замість "докатки" чи набору для герметизації проколів мають забезпечуватися повноцінним запасним колесом.

Пристосування до місцевих дорожньо-кліматичних умов забезпечується через запровадження національних стандартів, якщо вони не охоплені Правилами ЄЕК ООН. У сферу дії вимог можна включити: вентиляцію і опалення, керованість і стійкість, пускові властивості двигуна, пиловодонепроникність, баланс електроенергії, прохідність, якість пального, кліматичні впливи тощо.

Очевидно, що збільшення переліку вимог за рахунок національних стандартів буде негативно сприйняте дилерами іноземних автомобільних компаній, які працюють на українському ринку, не кажучи вже про неминуче зростання ціни на автомобіль. Тому і тут потрібний виважений підхід до розширення списку доповнень до Правил.

4.ДОБРОВІЛЬНА СЕРТИФІКАЦІЯ. Сертифікація продукції в Україні поділяється на обов'язкову і добровільну. Обов'язкова – це сертифікація згідно з вимогами стандартів та іншими нормативними документами, чинними в Україні, натомість добровільна здійснюється на добровільній основі за ініціативою виробника, продавця, споживача або

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua

громадської організації. Процедура обов'язкової сертифікації поширюється тільки на властивості безпеки та екології нового виробу і не простежує збереженість цих показників протягом експлуатаційного періоду автомобіля (за винятком Правила R83) або хоча б його гарантійного терміну. У стандарти входять побажання загального характеру без зазначення конкретних норм; ті чи інші системи повинні бути сконструйовані так, щоб не впливати на властивості автомобіля через пробіг чи внаслідок вібрацій, температури, вологості, інших зовнішніх чинників.

Безперечно, споживач не відчуває безпосередньо рівня екологічних заходів, впроваджених у його автомобілі, а властивості пасивної безпеки конструкції проявляються лише у критичних ситуаціях, які трапляються не кожний день або яких взагалі може й не бути. Натомість він, сидячи за кермом чи як пасажир, має можливість регулярно оцінювати рівень споживчих властивостей (показників) призначення свого транспортного засобу. Незадовільна надійність, зокрема, довговічність проявляється тільки під час експлуатації і не може бути визначена сьогоднішньою обов'язковою системою сертифікації, оскільки остання стосується автомобіля, який щойно зійшов з конвеєра.

Поставлену проблему можна вирішити, запровадивши добровільну сертифікацію. Для цього у вітчизняні "Правила обов'язкової сертифікації ДТЗ…" необхідно ввести розділ "Добровільна сертифікація", докладно розкривши пункт 3.4 Правил. Розділ повинен передбачати процедуру сертифікації, необхідні вхідні і вихідні документи, а головне – перелік параметрів, за якими має оцінюватися транспортний засіб. В нього можуть бути включені показники збереженості властивостей безпеки і екології, підтверджені при обов'язковій сертифікації, надійності, а також окремі вимоги національних стандартів стосовно відповідності конструкції місцевим експлуатаційним умовам. До речі, деякі західні автовиробники вже сьогодні виконують самостійно адаптацію своєї продукції до українських дорожньо-кліматичних умов і якості пального, тому для них виконання подібних вимог не буде становити особливих труднощів.

Наприкінці необхідно зазначити, що викладені пропозиції вимагатимуть змін в українських "Правилах обов'язкової сертифікації ДТЗ…", зокрема, термінів та визначень. Зокрема, у перекладі назви і змісту Женевської угоди використовується словосполучення "колісні транспортні засоби", тому абревіатуру "ДТЗ" необхідно буде замінити на "КТЗ". Те саме стосується слова "приладдя" – в Угоді використовується термін "обладнання".

Очевидно, що зміниться структура вітчизняних Правил. Включення розділу "Добровільна сертифікація", внесення (повного, обов'язкового, мінімального) переліку технічних вимог, списків запасних частин, на які вимагатимуться сертифікати відповідності, потребуватимуть глибокої переробки документа. Не виключено, що під час його перегляду виникнуть інші питання, вирішення яких має враховувати, насамперед, безпеку і захист громадян.

1. Редзюк А. М., Цикоза В. О. Проблеми безпеки дорожнього руху на автомобільному транспорті // Автошляховик України: Окремий випуск. – 2000. – №3. – С. 88-90. 2. Коноплянко В. И. Организация и безопасность дорожного движения. – М., 1991. 3. Кутенев В. Ф., Кисуленко Б. В. "Глобальная" гармонизация требований к автотранспортным средствам // Журнал ААИ. – 2000. – №2. – С. 14-19. 4. Скрипка С. Долой стандарты, да здравствуют Правила? // Автоцентр. – 2001. – №25. – С. 18-19. 4. Урядовий кур'єр №14 від 25 січня 2001 р. 5. За рулем, 11/2001. 6. Урядовий кур'єр. №177 від 29 вересня 2001р. 7. Авторевю, 20/2001.

Lviv Polytechnic National University Institutional Repository http://ena.lp.edu.ua