

© К. С. Жаров, канд. техн. наук, начальник центру оцінки відповідності колісних транспортних засобів та наукових досліджень системи технічного регулювання,
ORCID: 0000-0003-0552-5239,
e-mail: kzharov@insat.org.ua;

© А. О. Прохорова-Глібова, провідний інженер відділу наукових досліджень системи технічного регулювання,
e-mail: aprokhorova@insat.org.ua,

© Н. В. Журавель, інженер 1 категорії відділу наукових досліджень системи технічного регулювання,
e-mail: nzhuravel@insat.org.ua;

© Л. Г. Стучинська, інженер 1 категорії відділу наукових досліджень системи технічного регулювання,
e-mail: lstuchinska@insat.org.ua
(ДП «ДержавтотрансНДІпроект»)

© Kostiantyn Zharov, Candidate of Technical Sciences, Head of the Center of Conformity Assessment of Vehicles and Researches of the Technical Regulation System,
ORCID: 0000-0003-0552-5239,
e-mail: kzharov@insat.org.ua;

© Antonina Prokhorova-Glibova, lead engineer of the Department of Researches of the Technical Regulation System,
e-mail: aprokhorova@insat.org.ua;

© Natalia Zhuravel, 1st category engineer of the Department of Researches of the Technical Regulation System,
e-mail: nzhuravel@insat.org.ua,

© Larisa Stuchinska, 1st category engineer of the Department of Researches of the Technical Regulation System,
e-mail: lstuchinska@insat.org.ua

(SE «State Road Transport Research Institute»)

ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ТЕНДЕНЦІЇ В УКРАЇНІ ТА СВІТІ

REQUIREMENTS TO VEHICLE'S DESIGN: UKRAINIAN AND GLOBAL TRENDS

Анотація. Наведено опис сучасного стану системи технічного регулювання у сфері транспортних засобів та окреслені основні напрямки розвитку цієї системи. Надані практичні рекомендації щодо удосконалення вимог до конструкції транспортних засобів та подальшого розвитку процедур оцінки відповідності.

Обґрунтована актуальність проблематики технічного регулювання у сфері транспортних засобів та показаний зв'язок необхідності провадження цієї діяльності із соціальними, економічними та екологічними аспектами життя людей та якістю життя.

Наведений порівняльний аналіз основних положень нормативно-правових актів України із відповідними положеннями актів законодавства ЄС. Окреслені основні положення Конституції України, відповідно до яких побудована система нормативно-правових актів, із фокусуванням на неврахованих положеннях актів ЄС.

Наведені основні положення міжнародних договорів ООН, які встановлюють рамки для процедур оцінки відповідності конструкції та технічного стану транспортних засобів. При цьому значна увага приділена обґрунтуванню доцільності приєднання України до «Глобальної Угоди ООН 1998 року».

Показаний зв'язок між досягнутими науковими результатами на глобальному рівні, представленими у вигляді глобальних технічних регламентів, встановлених в рамках Глобальної Угоди ООН 1998 року, та нормативно-правовими актами, реалізованими у вигляді Регламентів ООН, доданих до Женевської Угоди 1958 року, та впроваджених у законодавстві багатьох країн світу, включно з державами-членами ЄС.

Ключові слова: технічне регулювання, оцінка відповідності, Женевська Угода 1958 року, Глобальна Угода 1998 року, транспортний засіб, Регламенти ООН, глобальні технічні регламенти ООН.

Abstract. The article describes the current state of the technical regulation system in the field of vehicles and outlines the main directions of development of this system. Practical recommendations are provided for improving the requirements for the design of vehicles and the further development of conformity assessment procedures.

The main aspects that affect the safety of the road transport industry and the intensity of the industry's negative impact on the environment are shown. Attention is also focused on the place that vehicle design safety requirements have among all other factors that affect the safety of the industry.

The relevance of the issues of technical regulation in the field of vehicles is substantiated and the connection of the need to carry out this activity with the social, economic and environmental aspects of people's lives and the quality of life is shown.

The scope of activities of the UN' World Forum for the harmonization of vehicle regulations WP.29 and the connection of this activity with the establishment of norms and procedures for assessing the conformity of vehicles in Ukraine are presented.

International agreements administered by WP.29 are listed. Recommendations are given regarding the future scientific interaction of Ukraine with the bodies of WP.29.

A comparative analysis of the main provisions of the regulatory legal acts of Ukraine with the relevant provisions of the EU legislative acts is provided. The main provisions of the Constitution of Ukraine, in accordance with which the system of regulatory legal acts is built, are outlined, with a focus on the unaccounted provisions of the EU acts. The main provisions of international UN Agreements are given, which establish the framework for procedures for assessing the conformity of the design and technical condition of vehicles. At the same time, considerable attention is paid to substantiating the expediency of Ukraine's accession to the "1998 UN Global Agreement".

The connection between the achieved scientific results at the global level, presented in the form of global technical regulations established within the framework of the 1998 UN Global Agreement, and the regulatory acts implemented in the form of UN Regulations annexed to the 1958 Geneva Agreement and implemented in the legislation of many countries of the world, including the EU Member States, is shown.

Keywords: *technical regulation, conformity assessment, 1958 Geneva Agreement, 1998 Global Agreement, vehicle, UN Regulations, UN global technical regulations.*

Вступ

Проблематика процесів технічного регулювання у сфері транспортних засобів нерозривно пов'язана передусім з необхідністю підвищення рівня безпечності галузі автомобільного транспорту, а також зменшення інтенсифікації викидів шкідливих речовин та інших негативних факторів впливу діяльності галузі на довкілля.

Масив параметрів, які так чи інакше характеризують безпечність галузі та її вплив на довкілля, є досить широким та розгалуженим (багатовекторним). Сюди можна віднести блок вимог та норм, які стосуються транспортних засобів – відповідності їх конструкції та застосовуваних інженерних на конструкторських рішень та методів виробництва, відповідності технічного стану транспортних засобів, процедур періодичних перевірок придатності до експлуатації та придорожного контролю. Окремо розглядаються питання професійної компетентності персоналу, зокрема водіїв, який залучається до діяльності автомобільного транспорту, питання встановлення дозволеного часу роботи та мінімального часу відпочинку водіїв та інші аспекти забезпечення виконання вимог соціального законодавства в галузі, використання тахографів [1], вимоги щодо безпеки перевезень небезпечних вантажів, застосування підходів доброї репутації перевізників та критеріїв, які призводять до її втрати через серйозні порушення. До інших напрямків, за якими варто розглядати підвищення рівня безпеки в галузі, можна віднести запровадження обов'язкового використання пристроїв обмеження швидкості, процедури видачу прав водіїв та інші аспекти.

З усього набору векторів, зокрема зазначених вище, які визначають та характеризують взаємодію галузі автомобільного транспорту з соціальними, економічними, екологічними й іншими факторами, пов'язаними з життям людей

та якістю життя, технічне регулювання безпосередньо є пов'язаним з аналізом конструкцій транспортних засобів, які вперше допускаються до участі у дорожньому русі в Україні, за параметрами їх безпечності та впливу на довкілля.

Основна мета технічного регулювання транспортних засобів визначається конституційними правами людини та відповідними обов'язками держави щодо безпеки людей та безпечного для життя та здоров'я людей довкілля і полягає у недопущенні до введення в обіг на території України транспортних засобів та частин до них, які не відповідають встановленим вимогам щодо безпеки та захисту довкілля. Відповідно до зазначеної мети перед державою постають завдання, виконання яких має забезпечуватись постійно, а саме – встановлення обов'язкових вимог до транспортних засобів та контроль за виконанням обов'язкових вимог.

Встановлення обов'язкових вимог та процедур контролю за виконанням зазначених вимог, зокрема процедур оцінки відповідності, здійснюється шляхом прийняття технічних регламентів (нормативно-правових актів). З метою підвищення рівня безпечності транспортних засобів обов'язкові вимоги повинні постійно еволюціонувати адекватно науково-технічному розвитку у сфері автомобілебудування та впровадженню більш досконалих з точки зору безпеки конструкцій транспортних засобів. Процедури контролю за виконанням обов'язкових вимог мають забезпечувати достовірність результатів та передбачати наявність та збереженість доказової бази щодо результатів оцінки відповідності.

За кількістю загиблих людей на дорогах внаслідок дорожньо-транспортних пригод стан в Україні є значно гіршим у порівнянні з показником економічно розвинених країн. Протягом 2021-2022 років кількість загиблих на дорогах,

віднесена до кількості населення, в Україні наполовину перевищувала усереднений відповідний показник зафіксований у державах-членах ЄС [2, 3]. У 2023-2024 роках ситуація тільки погіршилася. З іншого боку, забруднення повітря, води та ґрунту призводять до передчасних смертей 16 % від загальної кількості смертей, є причиною втричі більшої кількості смертей ніж сукупно за смерті від вірусів, туберкульозу та малярії та у 15 разів більше кількості смертей в усіх війнах [4]

Таким чином, актуальність даної проблеми та необхідність удосконалення процесів технічного регулювання у сфері транспортних засобів не викликає сумніву.

Основна частина

Необхідність удосконалення процесів технічного регулювання у сфері транспортних засобів витікає із положень Конституції України. Насамперед – із статті третьої Основного Закону, згідно з якою «Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю». Статтею шістнадцятою Конституції визначено, що забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України, є обов'язком держави. В цих двох статтях зосереджена сама суть, мета і обґрунтування необхідності запровадження системи технічного регулювання. Решта статей, які прямо чи опосередковано стосуються технічного регулювання, використовуються при створенні механізму впровадження технічного регулювання. До таких статей, наприклад, відносяться дев'ята та дев'ятнадцята статті. Стаття 9 визначає пріоритетність міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, відносно законів та інших актів законодавства. Стаття 19 визначає обов'язки органів державної влади діяти в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Решта Законів України та інших нормативно-правових актів у сфері технічного регулювання спрямовані на забезпечення зазначених основоположних прав та визначають механізм, за яким застосовується технічне регулювання в Україні, а саме – визначаються вимоги до конструкції транспортних засобів та встановлюються процедури оцінки відповідності. Узагальнено система таких нормативно-правових актів наведена на **рис. 1**.

Закон України від 10 лютого 2000 року № 1448-III складається з двох статей. Статтею 1 Верховна Рада України постановила приєднатися від імені України до Женевської Угоди 1958 року [5]. Згідно зі статтею 2 на Кабінет Міністрів України покладені повноваження визначити порядок визначення переліку єдиних технічних приписів – Регламентів ООН (Правил ЄЕК ООН), доданих до угоди, які застосовуються в Україні.

Принцип гармонізації нормативно-правових актів України з технічного регулювання з міжнародними документами та актами законодавства ЄС закладений в рамках виконання державної політики України щодо обов'язкового врахування вимог законодавства ЄС під час нормопроекування. Євроінтеграційний шлях та політика щодо гармонізації законодавства України із законодавством ЄС була відображена зокрема у таких документах, як Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами (підписана у 1994 році, набула чинності у 1998 році), Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу (затверджена Указом Президента України у 1998 році), Загальнодержавна програма адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу (затверджена Законом України у 2004 році), Програма інтеграції України до Європейського Союзу (затверджена Указом Президента України у 2000 році). Статтею 368 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, визначено, що співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС.

Отже, відповідно до державної політики та потреб суспільства інструменти технічного регулювання у сфері транспортних засобів мають бути удосконалені, а спосіб здійснення удосконалення – приведення нормативно-правових актів та практики технічного регулювання України у відповідність до Регламентів ЄС.

Регламентами ЄС, згідно з якими здійснюються процедури технічного регулювання транспортних засобів в державах-членах ЄС (затвердження конструкції транспортних засобів та ринковий нагляд), є Регламент (ЄС)

2018/858 [6], Регламент (ЄС) 2019/2144 [7] та Регламент (ЄС) 168/2013 [8]. Основним («робочим») документом України, в якому, власне й зосереджені практично всі вимоги до конструкції транспортних засобів, є «Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання», затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 р. № 521, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 14.09.2012 р. за № 1586/21898. Саме цей документ й повинен охопити основний обсяг технічних вимог,

визначених зазначеними актами права ЄС. Але, не менш важливим є попереднє або одночасне приведення у відповідність до цих актів ЄС й інших нормативно-правові актів України, передусім Законів, якими мають бути визначені основні положення щодо прав, обов'язків та функцій державних органів, виробників, імпортерів, органів з оцінки відповідності та інших суб'єктів, які входять до системи.

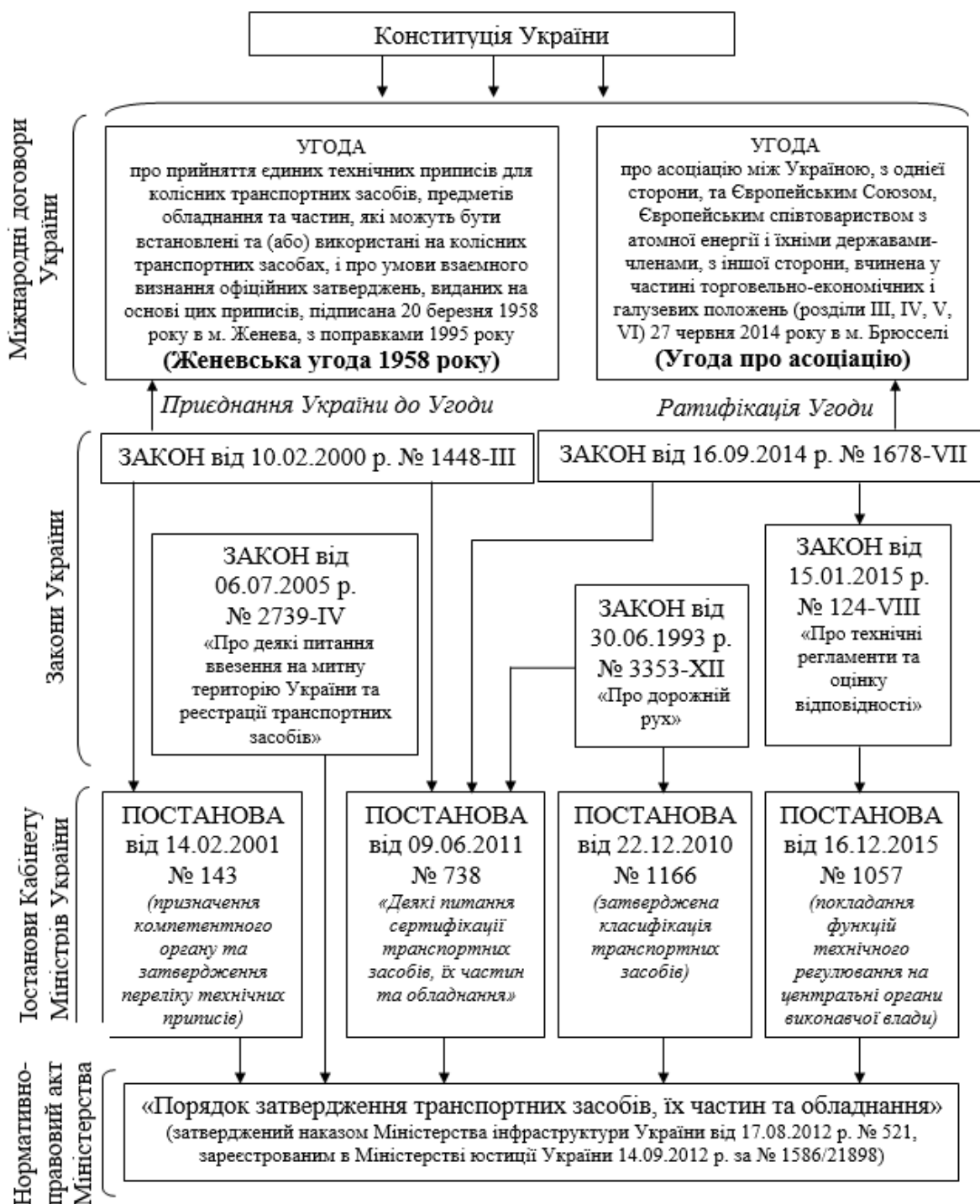


Рис. 1. Законодавство України у сфері технічного регулювання транспортних засобів
Автошляховик України / Автомобільний транспорт

Нині, на офіційному веб-сайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України оприлюднений проект постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання», яким передбачено затвердити Технічний регламент затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання на заміну чинного нині Порядку затвердження конструкції (наказ Міністерства інфраструктури від 17.08.2012 р. № 521). Отже, зазначений Технічний регламент має охопити максимально можливий обсяг вимог, передбачених актами ЄС, і в подальшому постійно наближуватися до цілковитого охоплення вимог актів ЄС.

Основні етапи запровадження вимог до транспортних засобів в Україні та ЄС на прикладі транспортних засобів категорії М1 наведені у [3]. Порівняльний аналіз застосування при затвердженні типу транспортних засобів категорій М, N, O в Україні Регламентів ООН (Правил ООН) та Регламентів ЄС,

передбачених Регламентом (ЄС) 2018/858, наведених на діаграмах – рисунок 2.

6 грудня 2022 року в законодавстві ЄС відбулися суттєві зміни у частині вимог до конструкції транспортних засобів. По-перше, істотно зросла їх кількість. На прикладі транспортних засобів категорії М1 – з 47 до 75 [3]. По-друге, всі вимоги до конструкції транспортних засобів було структуровано за вісьмома блоками:

- А – пасивна безпека,
- В – незахищені учасники дорожнього руху,
- С – активна безпека,
- D – активна безпека, електричні системи, захист від несанкціонованого використання,
- Е – поведінка водія та систем транспортного засобу,
- F – загальна конструкція транспортних засобів,
- G – вплив на довкілля,
- Н – доступ до інформації та оновлення програмного забезпечення



Рис. 2. порівняльний аналіз застосування при затвердженні типу транспортних засобів категорій М, N, O в Україні Регламентів ООН (Правил ООН) та Регламентів ЄС, передбачених Регламентом (ЄС) 2018/858

Із загальної кількості вимог до конструкції транспортних засобів ЄС в Україні лише 24 % можна вважати відповідними – це вимоги які в обох системах – України та ЄС – базуються на Регламентах ООН з однаковими серіями поправок. Решта ж вимог – це Регламенти ООН з серіями поправок в Україні нижчими порівняно з тими, що діють в ЄС (25

%), Регламенти ООН, які не застосовуються в Україні (36 %) та регіональні Регламенти ЄС, які в законодавство України також не впроваджені (15 %) [3].

На глобальному рівні основними міжнародними договорами, які регулюють пр-водніосини між країнами у сфері

технічного регулювання транспортних засобів, є угоди, які адмініструються Всесвітнім форумом з узгодження правил у сфері транспортних засобів (WP.29): Женевська Угода 1958 року [5], Глобальна Угода 1998 року [8], які регламентують вимоги до конструкції та характеристик нових транспортних засобів. Ще однією угодою, яка входить до компетенції WP.29, є Віденська Угода 1997 року [9], яка встановлює правила щодо періодичних технічних перевірок (оглядів) транспортних засобів, які перебувають в експлуатації.

Женевська Угода 1958 року [5] та Глобальна Угода 1998 [10] року встановлюють відповідно Регламенти ООН (UN Regulations), та глобальні технічні регламенти (Global Technical Regulations). Регламенти ООН є додатками до Женевської Угоди 1958 [5] року, а глобальні технічні регламенти є додатками до Глобальної Угоди 1998 року [10]. В термінології, яку використовує WP.29, Регламенти ООН та глобальні технічні регламенти об'єднані одним терміном «регламенти». Дотримання регламентів має бути підтвержене до введення транспортних засобів в експлуатацію. Ці дві міжнародні угоди становлять міжнародну правову базу технічного регулювання в усьому світі.

Віденська Угода 1997 [9] року встановлює Приписи ООН, які мовою оригіналу означають «Правила ООН» (UN Rules), та є додатками до зазначеної угоди. Виконання Приписів ООН підтверджується в процесі експлуатації вже допущених до участі у дорожньому русі транспортних засобів.

Женевська Угода 1958 року [5] укладена під егідою ЄЕК ООН 20 березня 1958 року у місті Женева та набула чинності 20 червня 1959 року, змінена 10 листопада 1967 року та перевидана 16 жовтня 1995 року й 14 вересня 2017 року.

Україна приєдналася до угоди 30 червня 2000 року згідно з Законом України від 10 лютого 2000 року № 1448-III. Починаючи з цієї дати Женевська Угода 1958 року [5] складає основу законодавства України у сфері технічного регулювання транспортних засобів.

Повні назви угоди:

- в оригінальній версії – Угода про прийняття єдиних умов офіційного затвердження та взаємного визнання офіційного

затвердження предметів обладнання та частин транспортних засобів;

- в другій редакції від 5 жовтня 1995 року – Угода 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;

- в третій редакції від 14 вересня 2017 року – Угода про прийняття гармонізованих технічних регламентів Організації Об'єднаних Націй для колісних транспортних засобів, обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання затверджень, виданих на основі цих регламентів Організації Об'єднаних Націй.

Договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року угоди є понад 60 країн світу та Європейський Союз як регіональна організація економічної інтеграції – повноправна договірною стороною угоди. Кількість доданих до Женевської Угоди 1958 року [5] Регламентів ООН станом на кінець 2024 року – 171.

Женевська Угода 1958 року [5] надає правову базу для встановлення міжнародних регламентів ООН – Правил ЄЕК ООН, доданих до угоди, положення яких орієнтовані на приписи щодо випробувань, процедури з метою надання затверджень типу, процедури оцінки відповідності виробництва, а також на взаємне визнання затверджень типу, виданих договірними сторонами.

З приєднанням до угоди договірні сторони не зобов'язані приєднуватися або вводити в національне законодавство всі Регламенти ООН, додані до угоди. Договірні сторони можуть обрати Регламенти ООН, до яких вони приєднуються.

Регламенти ООН постійно адаптуються до технічного прогресу та враховують технічні та політичні настанови, отримані від договірних сторін, а також розвиток наукової сфери. Регламентами ООН встановлюються вимоги щодо безпеки, захисту довкілля (обмеження викидів шкідливих речовин в атмосферу та шумового забруднення), енергоощадження та захисту проти викрадення.

Положення другої редакції Женевської Угоди 1958 року [5] та доданих Регламентів ООН стосуються окремих систем транспортних засобів, частин та обладнання, але не стосуються транспортного засобу в цілому. У березні 2010 року за ініціативи WP.29 на 2010-2016 роки створено проект з міжнародного затвердження типу транспортних засобів, метою якого є розроблення Правил ЄЕК ООН № 0, які встановлюють процедури затвердження типу транспортного засобу на основі комплексу затверджень за окремими Регламентами ООН, та внесення відповідних змін до тексту Женевської Угоди 1958 року [5] та її перевидання у третій редакції.

Регламенти ООН, додані до угоди, застосовуються до транспортних засобів всіх категорій, позашляхової мобільної техніки, їхніх частин та обладнання, прийняті різними договірними сторонами у різній кількості. У законодавчо регульовану сферу України станом на кінець 2024 року введено 90 Регламентів ООН, на які є посилання у додатку 4 Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання (наказ Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 р. № 521). Взаємне визнання затверджень типу договірними сторонами угоди за Регламентами ООН, які застосовують договірні сторони, значно полегшує торгівлю транспортними засобами та частинами в європейських країнах та в світі.

Показовим є той факт, що Європейський Союз прийняв рішення замінити ряд Директив ЄС, якими були встановлені окремі вимоги до транспортних засобів та частин, посиланнями на Регламенти ООН в рамковій Директиві 2007/46/ЄС, а згодом – у Регламентах (ЄС) 2018/858 та 2019/2144.

Договірна сторона, яка приєдналася до певного Регламенту ООН, може видавати затвердження типу згідно з цим Правилем ЄЕК ООН та зобов'язана приймати затвердження типу будь-якої іншої договірної сторони, яка приєдналася до цього ж Регламенту ООН.

Договірна сторона, яка надає затвердження типу, повинна мати технічну компетентність для видачі таких затверджень, а також компетентність у сфері оцінки відповідності виробництва. Кожна договірна сторона може відмовити у наданні

затвердження типу, якщо вимоги Регламентів ООН не дотримані.

Основні нововведення, які запропоновані у третій редакції Женевської Угоди 1958 року [5] від 2017 року:

- введення технічних приписів системи міжнародного затвердження типу транспортного засобу (проект I-WVTA – international whole vehicle type approval);

- введені протоколи адміністративних та процедурних приписів, які є додатками до угоди та визначають адміністративні та процедурні приписи стосовно всіх Регламентів ООН, доданих до угоди: процедури оцінювання відповідності виробництва; оцінювання, призначення та нотифікація технічних служб (органів з оцінки відповідності, які діють в рамках угоди); процедури затвердження типу; нумерація затверджень типу; обіг документації щодо затвердження; процедури врегулювання проблем інтерпретації у відношенні застосування Регламентів ООН та видачі затверджень згідно з цими Регламентами ООН; процедури виняткових затверджень стосовно нових технологій; загальні умови методів віртуальних випробувань;

- при впровадженні нових Регламентів ООН договірна сторона, яка до них приєднується, не зобов'язана починати застосовувати їх відразу з дати набуття ними чинності;

- можливість видавати затвердження типу відповідно до більш ранніх версій Регламентів ООН (згідно з попередніми серіями поправок);

- можливість видачі затверджень типу на продукцію, у якій застосовані нові технології, несумісні з вимогами Регламентів ООН;

- для встановлення кворуму та голосування стосовно нових Регламентів ООН та змін до них договірна сторона може делегувати свою присутність іншій договірній стороні або регіональній організації економічної інтеграції, членом якої є Договірна Сторона;

- використання захищеної інтернет-бази даних, утвореної ЄЕК ООН для обміну електронними версіями затверджень типу між договірними сторонами (проект DETA – database for exchange of type approvals).

Глобальна Угода 1998 року [10] укладена під егідою ООН 25 червня 1958 року у

місті Женева та набула чинності 25 серпня 2000 року.

Нині Україна не є договірною стороною Глобальної Угоди 1998 року [10].

Договірними сторонами угоди є 39 країни світу та Європейський Союз як регіональна організація економічної інтеграції – повноправна договірною стороною угоди; кількість глобальних технічних регламентів ООН, встановлених у глобальному реєстрі станом на кінець 2024 року – 24.

Предметом Глобальної Угоди 1998 року є встановлення на основі консенсусного голосування договірними сторонами глобальних технічних регламентів ООН (UN GTRs – United Nation Global Technical Regulations) у глобальному реєстрі ООН. Глобальні технічні регламенти ООН містять гармонізовані на глобальному рівні вимоги до характеристик транспортних засобів та процедури випробувань. Кожен глобальний технічний регламент містить розширені пояснення стосовно його розроблення та впровадження, зокрема доцільність, використані науково-дослідні джерела, витрати та очікувані результати, пов'язані з розробкою та впровадженням регламента. Договірні сторони угоди можуть включати положення глобальних технічних регламентів ООН у національне законодавство, використовуючи власні національні процедури нормопроекування.

Глобальна Угода 1998 року [10] укладена під егідою ООН за ініціативою Європейського Союзу, Сполучених Штатів Америки та Японії. Угоду було відкрито для підписання 25 червня 1998 року, і Сполучені Штати Америки першими її підписали. Угодою встановлюється процедура, через яку країни з усіх частин світу можуть спільними зусиллями розробляти глобальні технічні регламенти ООН у відношенні безпеки, захисту довкілля, енергоощадження та захисту від викрадення транспортних засобів, їх частин та обладнання. Об'єктами глобальних технічних регламентів ООН є зокрема загальна конструкція транспортних засобів, системи випуску відпрацьованих газів, шини, двигуни, гальмівні системи, системи бортової діагностики, системи контролю стійкості, захист пішоходів тощо.

Основною метою Глобальної Угоди 1998 року [10] є постійне підвищення

безпеки транспортних засобів у глобальному масштабі, зменшення інтенсивності забруднення довкілля та споживання енергії транспортними засобами та відповідними компонентами та обладнанням шляхом впровадження глобальних технічних регламентів. На відміну від Женевської Угоди 1958 року [5], Глобальна Угода 1998 року [10] не містить приписів щодо взаємного визнання затверджень типу, забезпечуючи при цьому можливість залучення до процесів розробки глобальних технічних регламентів ООН країн, які не готові або не можуть взяти на себе зобов'язання щодо взаємного визнання.

Договірними сторонами угоди можуть стати члени ЄЕК ООН та інші члени ООН та організацій економічної інтеграції, які беруть участь у діяльності ЄЕК ООН. Спеціалізовані агенції та організації, які отримали консультативний статус згідно з приписами угоди, можуть брати участь в обговореннях питань, які стосуються цієї агенції або організації (стаття 2 угоди).

Виконавчий комітет угоди складається з усіх договірних сторін угоди. Виконавчий комітет здійснює нагляд за процесами надання рекомендацій, розробки та внесення змін до глобальних технічних регламентів ООН, а також ухвалює нові глобальні технічні регламенти ООН та внесення змін до існуючих глобальних технічних регламентів ООН після розробки відповідних проектів.

Угодою визнається важливість постійного підвищення рівня безпеки та захисту довкілля, а також право національних органів приймати та використовувати технічні регламенти, вимоги яких є більш жорсткими ніж вимоги регламентів, встановлених на глобальному рівні (преамбула угоди).

Поряд з досягненням високих рівнів безпеки транспортних засобів угода також має на меті розвиток глобальної гармонізації регламентів у сфері транспортних засобів (преамбула угоди).

Процес розробки глобальних технічних регламентів ООН є прозорим (стаття 1 угоди). Додаток А угоди надає визначення терміну «прозорі процедури», який передбачає можливість представити позиції та аргументи на засіданнях WP.29 та його робочих груп через організації, які мають

консультативний статус, або на засіданнях WP.29, його робочих груп та виконавчого комітету через договірні сторони угоди.

Угода надає два можливі шляхи встановлення глобальних технічних регламентів ООН: шляхом гармонізації існуючих регламентів або стандартів, або, за їх відсутності, введення нових глобальних технічних регламентів ООН (стаття 6, пункти 6.2 та 6.3 угоди). При розробленні гармонізованих глобальних технічних регламентів ООН враховуються існуючі приписи (стандарти, регламенти, правила і ін.), які вже застосовуються Договірними Сторонами угоди, Регламенти ООН, а також відповідні міжнародні добровільні стандарти (такі, наприклад, як стандарти ISO, SAE, DIN). При цьому виконується порівняльний аналіз переваг (оцінювання функціональної еквівалентності) всіх цих приписів. При розробленні нових глобальних технічних регламентів ООН проводиться аналіз (оцінювання) технічної та економічної можливості виконання вимог цих регламентів, оцінювання їх потенційних переваг та економічної ефективності у порівнянні з альтернативними регуляторними підходами.

В рамках угоди створений так званий «Компедіум потенційних глобальних регламентів», до якого за поданням договірних сторін включають технічні регламенти, які впроваджені, або плануються до впровадження на територіях цих договірних сторін. Для включення технічних регламентів до Компедіуму вони повинні забезпечувати високий рівень вимог безпеки, захисту довкілля, енергозбереження, а також відповідати ряду інших, встановлених угодою, критеріїв. На основі правил, занесених до Компедіуму, або на основі Регламентів ООН розроблюються гармонізовані глобальні технічні регламенти ООН, які вводяться до глобального реєстру. Регламенти включаються до Компедіуму, якщо на це є підтримка голосуванням щонайменше однієї третини договірних сторін, які беруть участь у голосуванні, включаючи голос Японії, Європейського Союзу або Сполучених Штатів Америки. Компедіум розширюється або звужується прямопропорційно кількості регламентів, які потребують гармонізації (стаття 5 угоди).

Процес внесення змін до глобальних технічних регламентів ООН відбувається за

тією самою процедурою, що й встановлення глобальних технічних регламентів ООН (стаття 6, пункт 6.4 угоди).

Встановлення нового глобального технічного регламенту ООН можливе за умови консенсусу при голосуванні. Якщо будь-яка договірна сторона голосує проти, глобальний технічний регламент не встановлюється (додаток В, стаття 7, пункт 7.2 угоди).

Після розроблення глобальних технічних регламентів ООН (нових або на шляхом гармонізації, на основі існуючих регламентів чи стандартів) вони заносяться до глобального реєстру. Встановлені у глобальному реєстрі глобальні технічні регламенти ООН можуть бути прийняті будь-якою країною світу.

Встановлення глобальних технічних регламентів ООН не зобов'язує договірні сторони впроваджувати ці документи у своє національне законодавство. Договірні сторони залишають право приймати або не приймати глобальні технічні регламенти ООН, встановлені відповідно до Глобальної Угоди 1998 [10] року (преамбула, стаття 7 угоди). З урахуванням визнання цього права, при встановленні глобальних технічних регламентів ООН зобов'язання договірних сторін є досить обмеженими. Якщо договірна сторона проголосувала за встановлення глобального технічного регламенту ООН, ця договірна сторона повинна ініціювати процедури, передбачені договірною стороною, для прийняття цього глобального технічного регламенту ООН в якості національного регламенту (стаття 7 угоди). Інші зобов'язання, передбачені угодою, пов'язані з повідомленням (нотифікацією) про прийняття глобального технічного регламенту ООН та дату початку застосування цього регламенту, повідомленням про рішення не приймати регламент тощо.

Глобальні технічні регламенти ООН, подібно до Регламентів ООН, встановлюють різні рівні жорсткості вимог: глобальний рівень жорсткості вимог для країн з потужною економікою та альтернативні рівні жорсткості вимог для країн, що розвиваються. Таким чином, будь-яка країна, в тому числі й найменш економічно розвинена, може брати участь у розробленні, встановленні та прийнятті глобальних технічних регламентів ООН. Для країн, що розвиваються, угодою

передбачена можливість на початковому етапі прийняття тих чи інших глобальних технічних регламентів ООН з рівнем жорсткості вимог, який відповідає актуальному на момент прийняття глобального технічного регламенту ООН стану економіки цих країн,

з поступовим подальшим прийняттям вищих рівнів жорсткості вимог (стаття 4 угоди).

Географія договірних сторін Женевської Угоди 1958 року [5] та Глобальної Угоди 1998 року [5] наведена на рисунку 3.

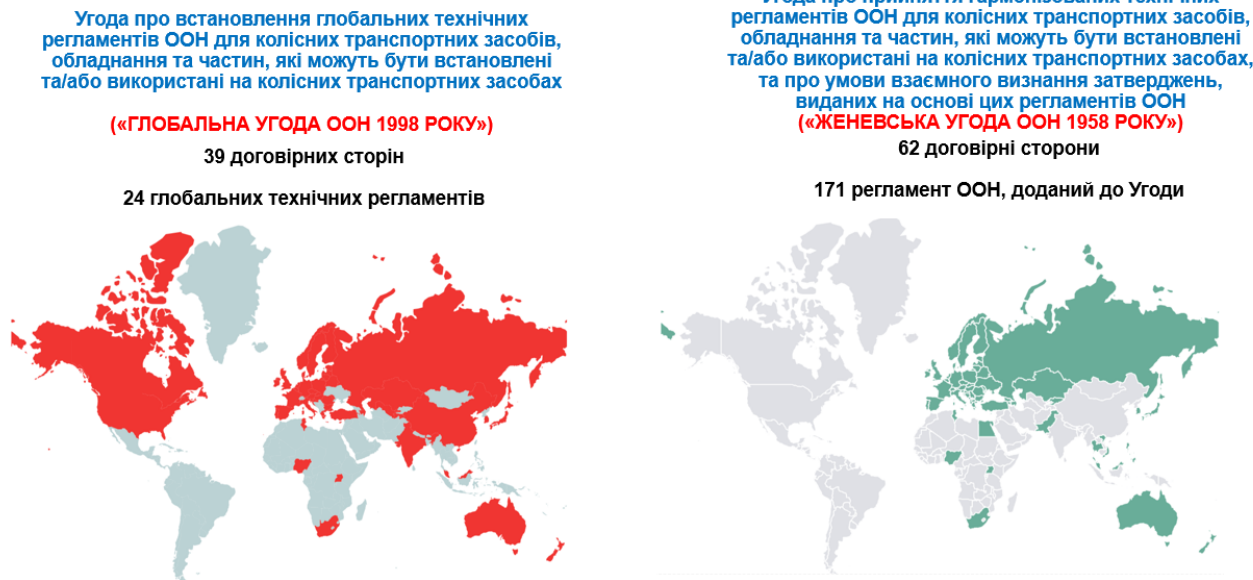


Рис. 2. Географія договірних сторін Женевської Угоди 1958 року та Глобальної Угоди 1998 року

Попри те, що кількість договірних сторін Женевської Угоди 1958 року [5] є більшою у порівнянні з кількістю договірних сторін Глобальної Угоди 1998 року [10], саме Глобальна Угода 1998 року [10] має найбільше поширення серед країн, в яких зосереджений основний науковий і виробничий потенціал галузі автомобільної промисловості. Наприклад, такі країни як США та КНР є договірними сторонами Глобальної Угоди 1998 року [10], але при цьому не є договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року [5].

Відповідно до існуючої практики напрацювання в рамках положень Глобальної Угоди 1998 року [10], зокрема глобальні технічні регламенти ООН, згодом стають базою для встановлення нових положень Регламентів ООН, доданих до Женевської Угоди 1958 року [5], які застосовуються у законодавствах договірних сторін цієї Угоди, а також Регламентів ЄС. Приклади трансформації текстів глобальних технічних регламентів ООН, встановлених в рамках Глобальної Угоди 1998 року [10] у Регламенти ООН, додані до Женевської Угоди 1958 року [5], та Регламенти ЄС наведені у табл. 1.

Таблиця 1

Приклади Регламентів ООН, створених на основі глобальних технічних регламентів ООН

Позначення, рік введення та назва (опис) глобальних технічних регламентів ООН, встановлених в рамках Глобальної Угоди 1998 року	Позначення, рік введення та назва (опис) Регламентів ООН, доданих до Женевської Угоди 1958 року, Регламентів ЄС
Глобальний технічний регламент № 8 ЕЛЕКТРОННІ СИСТЕМИ КОНТРОЛЮ СТІЙКОСТІ <i>ELECTRONIC STABILITY CONTROL SYSTEMS</i> (2008)	Регламент ООН № 140 ЄДИНІ ПРИПИСИ ЩОДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОМОБІЛІВ У ВІДНОШЕННІ ЕЛЕКТРОННИХ СИСТЕМ КОНТРОЛЮ СТІЙКОСТІ

	<i>Uniform provisions concerning the approval of passenger cars with regard to Electronic Stability Control (ESC) Systems</i> (2017)
Глобальний технічний регламент № 9 БЕЗПЕКА ПІШОХОДІВ PEDESTRIAN SAFETY (2009)	Регламент ООН № 127 ЄДИНІ ПРИПИСИ ЩОДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У ВІДНОШЕННІ ХАРАКТЕРИСТИК БЕЗПЕКИ ПІШОХОДІВ <i>Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to their pedestrian safety performance</i> (2018)
Глобальний технічний регламент № 10 ПОЗАЦИКЛОВІ ВИКИДИ OFF-CYCLE EMISSIONS (OCE) (2009)	Регламент ООН № 49 (додаток 10) ВИКИДИ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН <i>Uniform provisions concerning the measures to be taken against the emission of gaseous and particulate pollutants from compression-ignition engines for use in vehicles, and the emission of gaseous pollutants from positive-ignition engines fuelled with natural gas or liquefied petroleum gas for use in vehicles</i> (2010)
Глобальний технічний регламент № 13 ВОДНЕВІ СИЛОВІ УСТАНОВКИ GLOBAL TECHNICAL REGULATION ON HYDROGEN AND FUEL CELL VEHICLES (2013)	Регламент ООН № 134 ЄДИНІ ПРИПИСИ ЩОДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЇХ КОМПОНЕНТІВ У ВІДНОШЕННІ ХАРАКТЕРИСТИК БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ, ЯКІ ПРАЦЮЮТЬ НА ВОДНІ <i>Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles and their components with regard to the safety-related performance of hydrogenfuelled vehicles (HFCV)</i> (2015)
Глобальний технічний регламент № 14 БОКОВИЙ УДАР ОБ СТОВП GLOBAL TECHNICAL REGULATION ON POLE SIDE IMPACT (2014)	Регламент ООН № 135 ЄДИНІ ПРИПИСИ ЩОДО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У ВІДНОШЕННІ ЇХ ХАРАКТЕРИСТИК ПРИ БОКОВОМУ УДАРІ ОБ СТОВП <i>Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to their Pole Side Impact performance (PSI)</i> (2016)
Глобальний технічний регламент № 15 WLTP - ВСЕСВІТНЬО ГАРМОНІЗОВАНА ПРОЦЕДУРА ВИПРОБУВАНЬ ЛЕГКОВИХ АВТОМОБІЛІВ WORLDWIDE HARMONIZED LIGHT VEHICLES TEST PROCEDURE (2014)	Регламент ООН № 154 WLTP <i>Uniform provisions concerning the approval of light duty passenger and commercial vehicles with regards to criteria emissions, emissions of carbon dioxide and fuel consumption and/or the measurement of electric energy consumption and electric range (WLTP)</i> (2021)

<p>Глобальний технічний регламент № 20 БЕЗПЕКА ЕЛЕКТРИЧНИХ КТЗ <i>GLOBAL TECHNICAL REGULATION ON THE ELECTRIC VEHICLE SAFETY (EVS)</i> (2018)</p>	<p>Регламент ООН № 100-03 (Rev.3) ЄДИНІ ПРИПИСИ ЩОДО ЗАТВЕР- ДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У ВІ- ДНОШЕННІ ОКРЕМИХ ВИМОГ ДО ЕЛЕК- ТРИЧНИХ СИЛОВИХ УСТАНОВОК <i>Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to specific requirements for the electric power train</i> (2022)</p>
<p>Глобальний технічний регламент № 22 МІНІМАЛЬНИЙ ТЕРМІН ЕКСПЛУАТАЦІЇ БАТАРЕЙ ЕЛЕКТРИЧНИХ КТЗ <i>United Nations Global Technical Regulation on In-vehicle Battery Durability for Electrified Ve- hicles</i> (2022)</p>	<p>Regulation (EU) 2024/1257 Euro 7 <i>Regulation (EU) 2024/1257 of the European Parliament and of the Council of 24 April 2024 on type-approval of motor vehicles and en- gines and of systems, components and sepa- rate technical units intended for such vehicles, with respect to their emissions and battery du- rability (Euro 7)</i> (2024)</p>
<p>Глобальний технічний регламент № 24 ЛАБОРАТОРНІ ВИМІРЮВАННЯ ВИКИ- ДІВ ТВЕРДИХ ЧАСТОК ВІД ГАЛЬМІВНИХ МЕХАНІЗМІВ <i>Laboratory Measurement of Brake Emissions for Light-Duty Vehicles</i> (2023)</p>	

Висновки

З урахуванням наведеного вище опису стану технічного регулювання України транспортних засобів у глобальному контексті очевидним є суттєвий потенціал для удосконалення вимог та процедур оцінки відповідності, зокрема шляхом наближення їх до діючої системи технічного регулювання держав-членів ЄС.

Доцільним є приєднання України до Регламентів ООН, які є частиною законодавства ЄС, нотифікація органу затвердження типу та технічних служб відповідно до положень Женевської Угоди 1958 року [5].

Необхідно здійснити поступове приведення законодавства України у сфері затвердження конструкції транспортних засобів у відповідність до приписів Регламентів (ЄС) 168/2013, 2019/2144 та 2018/858 насамперед у відношенні:

- обов'язків державних органів та органів затвердження, виробників та їх представників, імпортерів, дистриб'юторів;

- процедур затвердження типу та індивідуального затвердження транспортних засобів;

- обміну інформацією щодо затверджень;

- технічних приписів – вимог до конструкції транспортних засобів: діапазон неврахованих вимог досить широкий: від місця кріплення заднього номерного знаку (70/222/ЄЕС – вимоги, які діють в ЄС з 1970 року) до сучасних вимог захисту транспортних засобів від кібератак та оновлення програмного забезпечення (Регламенти ООН № 155 та 156).

Іншим заходом, спрямованим на удосконалення національної системи технічного регулювання, може бути проведення переговорів та укладення Угоди між Урядом України та виконавчими органами (Урядами) ЄС та держав-членів щодо:

- нотифікації органів затвердження типу та технічних служб в рамках Регламентів (ЄС) 168/2013 та 2018/858;

- взаємного визнання сертифікатів затвердження типу, виданих Україною та ЄС;

- доступу до баз даних ЄС, зокрема до European Type Approval Exchange System

Крім того, важливою є участь України у формуванні глобальної політики діяльності галузі автомобільного транспорту у частині

встановлення вимог до безпечності їх конструкції.

Приєднання України до Глобальної Угоди 1998 року [10] є бажаним та доцільним з огляду на перспективну можливість долучитися до процесів міжнародної гармонізації вимог, участі у наукових дослідженнях на глобальному рівні, зокрема при розробленні глобальних технічних регламентів ООН. Крім того, до відкритих можливостей буде додано застосування всесвітньо визнаних регламентів, які встановлюють найбільш сучасні вимоги до безпеки, захисту довкілля, енергозбереження у сфері виробництва та експлуатації транспортних засобів.

Приєднання України до Глобальної Угоди 1998 року [8], серед іншого, відкриє можливості для врахування стану проблематики та використання наукового потенціалу України в рамках таких екологічно-орієнтованих проектів, як:

- оцінка впливу на довкілля автомобілів протягом всього життєвого циклу;
- вимоги щодо ресурсу тягових акумуляторних батарей електрифікованих автомобілів;
- викиди твердих часток транспортних засобів окрім викидів з вихлопної труби;
- якість повітря всередині транспортних засобів.

References

1. Symonenko, R., Zharov, K. (2023). Global Experience in Using Devices for Registration of Work and Rest Periods of Drivers. Auto-Roader of Ukraine, Kyiv, SE "State Road Transport Research Institute" (SE SRTRI), 11-21
2. Zharov, K., Hutarevich, S. (2022). Concerning the Establishing of Requirements to Road Vehicles in the Framework of the Global Technical Regulation Systems. Prospects for the development of road transport and infrastructure: collection of abstracts from the International Scientific-Practical Conference, Kyiv, SE "State Road Transport Research Institute" (SE SRTRI), 48-50
3. Zharov, K., Kyslovskiy, P., Zhuravel, N., Stuchinska, L. (2023). Current State and Trends of the Development of the Technical Regulation of Vehicles. Prospects for the development of road transport and infrastructure: collection of abstracts from the International Scientific-Practical Conference, Kyiv, SE "State Road Transport Research Institute" (SE SRTRI), 190-194
4. European Environment Agency, EEA Report No 21/2019, ISSN 1977-8449. (2020). Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe. Retrieved from: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/healthy-environment-healthy-lives/healthy-environment-healthy-lives/@download/file>

5. United Nations. (2017). E/ECE/TRANS/505/Rev.3/, 20 October 2017. Agreement Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations (Revision 3). Former titles of the Agreement: Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, done at Geneva on 20 March 1958 (original version); Agreement concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, done at Geneva on 5 October 1995 (Revision 2). Retrieved from: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2017/E-ECE-TRANS-505-Rev.3e.pdf>

6. Official Journal of the European Union L151. (2018). Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC, 2-218. Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32018R0858>

7. Official Journal of the European Union L235 Volume 62, 16 December 2019, p. 1-40. (2019). Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users, amending Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council and repealing Regulations (EC) No 78/2009, (EC) No 79/2009 and (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 631/2009, (EU) No 406/2010, (EU) No 672/2010, (EU) No 1003/2010, (EU) No 1005/2010, (EU) No 1008/2010, (EU) No 1009/2010, (EU) No 19/2011, (EU) No 109/2011, (EU) No 458/2011, (EU) No 65/2012, (EU) No 130/2012, (EU) No 347/2012, (EU) No 351/2012, (EU) No 1230/2012 and (EU) 2015/166. Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2019%3A325%3ATOC>

8. Official Journal of the European Union L60. (2 March 2013). Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles, 52-56. Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj/eng>

9. United Nations. (1997). ECE/RCTE/CONF/4/, 13 November 1997. Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of Such Inspections, done at Vienna on 13 November 1997. Retrieved from: <https://unece.org/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/1997agr/conf4efr.pdf>

10. United Nations. (1998). ECE/TRANS/132/, 25 June 1998. Agreement Concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts Which Can Be Fitted and/or Be Used on Wheeled Vehicles, done at Geneva on 25 June 1998. Retrieved from: <https://unece.org/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob/tran132.pdf>