



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерство інфраструктури України відповідно до положень статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проект наказу «Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання» (далі – проект наказу).

- Додатки:
1. Проект наказу на 5 арк. в 1 прим.
 2. Порівняльна таблиця на 7 арк. в 1 прим.
 3. Аналіз регуляторного впливу на 26 арк. в 1 прим.
 4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра

Ю. ЛАВРЕНЮК

Ірина Сулицька 351 41 98

350203



10:15

№3093/39/14-18 від 21.09.2018

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 13089/0/19-18 від 25.09.2018





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про затвердження Змін до
Порядку затвердження
конструкції транспортних
засобів, їх частин та
обладнання

3. Цей наказ набирає чинності через шість місяців з дня його офіційного опублікування.

4. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

В. ОМЕЛЯН

Відповідно до вказу другого пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 09 червня 2011 року № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» н а к а з у ю:

1. Затвердити Зміни до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 року за № 1586/21898, що додаються.

2. Директорату з безпеки на транспорті забезпечити:
подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

025081

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури

2018 року № _____

	<p>Елпо 6). З урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЄЕК ООН № 83-07, протягом 3-х (трьох) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, транзитно допустиме значення кількості викидів частинок становить 6,0x10¹² од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил ЄЕК ООН № 83-07.</p>
--	---

3. У додатку 4:

1) у розділі І:

позичку «R13» викласти в такій редакції:

R13	10 11 - з 01.01.2023	71/320/ЄЕС
-----	-------------------------	------------

доповнити новою позицією такого змісту:

R140	00	-
------	----	---

2) у розділі ІІ:

підпункт «в» примітки «Б» викласти в такій редакції:

«в) наявність функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) обов'язкова з:

01.07.2023 для КТЗ категорії M1 за вимогами R140-00 або додатка 9 R13N-00 та для КТЗ категорії N1 за вимогами R140-00 або додатка 9 R13N-00 або додатка 21 R13-11;

01.01.2023 для КТЗ категорій M2, M3, N2, N3, O3, O4 за вимогами додатка 21 R13-11 та з урахуванням вимог пункту 5.2.1.32 R13-11;

01.01.2023 для КТЗ категорій M2 класів 1 та А за вимогами додатка 21 R13-11.»;

примітку «В» викласти в такій редакції:

до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання

ЗМІНИ

1. Абзац перший пункту 11.8 розділу ХІ після слів «має містити» доповнити словами «номер та дату видачі атестата про акредитацію улюбленого органу або органу із сертифікації, виданий відповідно до Закону України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності», номер та дату наказу Міністерства інфраструктури України про призначення органом із сертифікації для індивідуального затвердження колієних транспортних засобів, партій частин та обладнання.».

2. Графу 4 позиції 61 додатка 2 викласти в такій редакції:

61	M, M2, N1, N2	Правила ЄЕК ООН № 83-07 або Регламент ЄС № 715/2007 та Регламент ЄС № 692/2008 (вимоги
----	---------------	--

«В» - серія поправок відповідних Правил ЄЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються законодавством України. З урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЄЕК ООН № 83-07, протягом 3-х (трьох) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить $6,0 \times 10^{12}$ од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил ЄЕК ООН № 83-07»;

3) у розділі III:

підпункт «в» примітки «Б» викласти в такій редакції:

«в) наявність функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) обов'язкова з:

01.07.2023 для КТЗ категорії М1 за вимогами R140-00 або додатка 9 R13N-00 та для КТЗ категорії N1 за вимогами R140-00 або додатка 9 R13N-00 або додатка 21 R13-11;

01.01.2023 для КТЗ категорій M2, M3, N2, N3, O3, O4 за вимогами додатка 21 R13-11 та з урахуванням вимог пункту 5.2.1.32 R13-11;

01.01.2023 для КТЗ категорії M2 класів I та A за вимогами додатка 21 R13-11»;

примітку «В» викласти в такій редакції:

«В» - серія поправок до відповідних Правил ЄЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються законодавством України. З урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЄЕК ООН № 83-07, протягом 3-х (трьох) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить $6,0 \times 10^{12}$ од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил ЄЕК ООН № 83-07. Визначення кількості частинок у відпрацьованих газах допускається із застосуванням альтернативних методів.»;

4) у розділі IV:
позицію 22 викласти в такій редакції:

22	Встановлення пристроїв освітлення світлової сигналізації	R48	X1	X1	X1	X1	X1	X1	X1	X1	X1	X1	X1	X1	-	-	-	-
			+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		
			H2	H2	H2	H2	H2	H2	H2	H2	H2	H2	H2	H2				

примітку «А» викласти в такій редакції:

«А» - маркування щодо відповідності Правилу ЄЕК ООН, альтернативній Директиві ЄС. У разі відсутності зазначеного маркування для підтвердження відповідності можуть бути застосовані приписи доповнення 2 частини I додатка IV Директиви 2007/46/ЄС або позитивний висновок, наданий технічною службою»;

підпункт «б» примітки «В1» викласти в такій редакції:

«б) наявність функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) обов'язкова з:

01.07.2023 для КТЗ категорії М1 за вимогами R140-00, або додатка 9 R13N-00 та для КТЗ категорії N1 за вимогами R140-00, або додатка 9 R13N-00 або додатка 21 R13-11;

01.01.2023 для КТЗ категорій M2, M3, N2, N3, O3, O4 за вимогами додатка 21 R13-11 з урахуванням вимог пункту 5.2.1.32 R13-11;

01.01.2023 для КТЗ категорії M2 класів I та A за вимогами додатка 21 R13-11.

Наявність електронної системи контролю стійкості за R13N-00 підтверджується позитивними результатами хоча б однієї з таких дій: експертизи конструкції гальмівних систем або документально оформленої інформації виробника КТЗ, перевірки наявності та функціонування відповідних оптичних сигналів індикаторів (контрольних сигналів) та органів керування за пунктами 3.4 (преамбула), 3.4.1.3, 3.4.1.4, 3.5 (преамбула), 3.5.2, 3.5.3, 3.6 (преамбула), 3.6.2.3 додатка 9 до R13N-00.

Наявність функції забезпечення стійкості за R13-11 підтверджується позитивними результатами хоча б однієї з таких дій: експертизи конструкції гальмівних систем або документально оформленої інформації виробника КТЗ, перевірки наявності та функціонування оптичного сигналу індикатора (контрольного сигналу) за пунктами 2.1.4, 2.1.5 додатка 21 до R13-11»;

примітку «Н» викласти в такій редакції:

«Н» - серія поправок відповідних Правил ЄЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються законодавством України. З урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЄЕК ООН № 83-07, протягом 3-х (трьох) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить $6,0 \times 10^{12}$ од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил ЄЕК ООН № 83-07»;

примітку «Н1» доповнити новими абзацами такого змісту:

«Для категорій КТЗ М1, М2, N1 і N2 з контрольною масою більше 2,610 кг (або з постійним приводом на всі колеса, конструкція якого не дозволяє проведення випробовування КТЗ на роликівому моделюючому стенді з однією віссю) і категорій М3 і N3, які виготовлені для ринку США не раніше 2010 року, та з 01.01.2020 – не раніше 2015 року, допускається застосування технічною службою альтернативних методів випробування двигуна у складі КТЗ на роликівому стенді, або на дорозі, з використанням альтернативних методів визначення питомих масових викидів забруднювальних речовин.

Питомі масові викиди забруднювальних речовин визначаються хоча б в одному із навантажувальних режимів, еквівалентних режимам стаціонарного випробувального циклу, або в позацикловому режимі, визначених R49, та не повинні перевищувати нормативні значення, помножені на коефіцієнт розрахункового навантаження двигуна, що дорівнює $M_k/100$, де M_k – відсоток розрахункового навантаження двигуна»;

після примітки N1, доповнити приміткою «N2» такого змісту:

«N2» – крім виног щодо маркування»;

5) у розділі V:

примітку «А» викласти в такій редакції:

«А» - маркування щодо відповідності Правилу ЄЕК ООН, альтернативній Директиві ЄС. У разі відсутності зазначеного маркування для підтвердження відповідності можуть бути застосовані приписи доповнення 2 частини 1 додатка IV Директиви 2007/46/ЄС або позитивний висновок, наданий технічною службою.

Для КТЗ категорій M1 та N1, які виготовлені для ринку США, альтернативним підтвердженням відповідності R83 або Регламенту № 715/2007 у частині викидів забруднювальних речовин з випрацьованими газами є підтвердження відповідності вимогам розділу 13 Кодексу норм Каліфорнії, що передбачено у розділі 2 додатка I Регламенту № 692/2008.

Підтвердженням відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-5», є відповідність КТЗ у частині викидів забруднювальних речовин з випрацьованими газами, нормам LEV II штату Каліфорнія США, відповідно до Секцій 1961(a) та 1961(b)(1)(C)(1) розділу 13 Кодексу норм Каліфорнії за умови, що КТЗ було вироблено не раніше 2010 року.

Підтвердженням відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-6», є відповідність КТЗ у частині викидів забруднювальних речовин з випрацьованими газами, нормам LEV III штату Каліфорнія, США відповідно до пункту 1961.2(a) розділу 13 Кодексу норм Каліфорнії за умови, що КТЗ було вироблено не раніше 2015 року.

КТЗ має бути оснащений:

системою бортової діагностики, яка забезпечує можливість комунікації із діагностичним обладнанням;

пристроєм рециркуляції картерних газів;

системою обмеження викидів від випаровування палива для бензинових двигунів»;

підпункт а) примітки «А» викласти в такій редакції:

«а) серія поправок відповідних Правил ЄЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються законодавством України. З урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЄЕК ООН № 83-07, прогном 3-х (трьох) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить $6,0 \times 10^{12}$ од./км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил ЄЕК ООН № 83-07.»;

примітку «М1» після абзацу шостого підпункту в) доповнити новими абзацами сьомим - дев'ятим такого змісту:

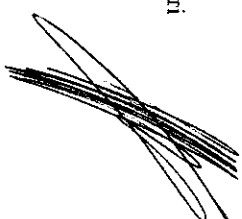
«Для категорій КТЗ М1, М2, Н1 і Н2 з контрольною масою більше 2,610 кг (або з постійним приводом на всі колеса, конструкція якого не дозволяє проведення випробовування КТЗ на роліковому моделюючому стенді з однією віссю) і категорій М3 і Н3, які виготовлені для ринку США не раніше 2010 року, та з 01.01.2020 – не раніше 2015 року, допускається застосування технічною службою альтернативних методів випробування двигуна у складі КТЗ на роліковому стенді, або на дорозі, з використанням альтернативних методів визначення питомих масових викидів забруднювальних речовин.

Питомі масові викиди забруднювальних речовин визначаються хоча б в одному із навантажувальних режимів, еквівалентних режимам стаціонарного випробувального циклу, або в позиційному режимі, визначених R49, та повинні не перевищувати нормативні значення, помножені на коефіцієнт розрахункового навантаження двигуна, що дорівнює $M_k/100$, де M_k – відсоток розрахункового навантаження двигуна.

Якщо КТЗ не призначений для ринку США, або виготовлені до 2010 року, та з 01.01.2020 – до 2015 року, або у разі виявлення будь яких змін конструкції КТЗ, що можуть вплинути на викиди забруднювальних речовин з відпрацьованими газами, опінку відповідності екологічним нормам здійснюють відповідно до вимог примітки «Н1» до розділу IV цього додатка».

У зв'язку з цим абзаци сьомий - одинадцятий вважати відповідно абзацами
десятим - чотирнадцятим.

Генеральний директор
Директорату з безпеки на транспорті



А. ЩЕКУНОВ

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкцій транспортних засобів, їх частин та обладнання»

Зміст положення (норми) чинного законодавства		Зміст відповідного положення (норми) проекту акта	
<p align="center">Міністерства інфраструктури України 17.08.2012 № 521, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 17.08.2012 № 521</p>			
11.8.Форму сертифіката відповідності щодо індивідуального затвердження КТЗ чи партії обладнання наведено у додатку 9 до цього Порядку. Цей сертифікат має містити ідентифікаційний номер (VIN) КТЗ (якщо виробником не було застосовано маркування VIN, зазначають номер шасі і/чи двигуна) та реквізити його власника. Дозволено не наводити відомості на зворотному боці сертифіката відповідності (технічний опис), якщо їх виконання визначити за результатами затвердження (аналізування) документів, ідентифікації, випробовувань, що передбачені для індивідуального затвердження.	11.8.Форму сертифіката відповідності щодо індивідуального затвердження КТЗ чи партії обладнання наведено у додатку 9 до цього Порядку. Цей сертифікат має містити номер та дату видачі атестації акредитації, уповноваженого органу або органу із сертифікації, який відповідно до Закону України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності», номер та дату наказу Міністерства інфраструктури України, про призначення органу із сертифікації для індивідуального затвердження транспортних засобів, партії частин та обладнання, ідентифікаційний номер (VIN) КТЗ (якщо виробником не було застосовано маркування VIN, зазначають номер шасі і/чи двигуна) та реквізити його власника. Дозволено не наводити відомості на зворотному боці сертифіката відповідності (технічний опис), якщо їх неможливо визначити за результатами виконання процедур затвердження (аналізування) документів, ідентифікації, випробовувань, що передбачені для індивідуального затвердження.		

Додаток 2

Екологічні норми, методи випробувань та заходи забезпечення рівня екологічних норм КТЗ	Екологічні норми, методи випробувань, позначення рівня екологічних норм КТЗ
<p>НД, що містять норми, методи випробувань та заходи забезпечення екологічного рівня КТЗ протягом всього терміну їх експлуатації</p>	<p>НД, що містять норми, методи випробувань та заходи забезпечення екологічного рівня КТЗ протягом всього терміну їх експлуатації</p>
<p>61</p>	<p>62</p>
<p>М₁, М₂, N₁, N₂</p>	<p>М₁, М₂, N₁, N₂, М₃, N₃</p>
<p>Правила ЕК ООН № 83-07 або Регламент ЄС № 715/2007 та Регламент ЄС № 692/2008 (вимоги Euro 6)</p>	<p>Правила ЕК ООН № 83-07 або Регламент ЄС № 715/2007 та Регламент ЄС № 692/2008 (вимоги Euro 6)</p>
<p>Правила ЕК ООН № 83-07 або Регламент ЄС № 582/2011</p>	<p>Правила ЕК ООН № 49-06 або Регламент ЄС № 595/2009 та Регламент ЄС № 582/2011</p>
<p>НД, що містять норми, методи випробувань та заходи забезпечення екологічного рівня КТЗ протягом всього терміну їх експлуатації</p>	<p>НД, що містять норми, методи випробувань та заходи забезпечення екологічного рівня КТЗ протягом всього терміну їх експлуатації</p>
<p>6</p>	<p>Євро-6</p>
<p>Євро-6 в Україні, як екологічних норм запроваджених протягом 3-х (трьох) років з дати набуття чинності Правил ЕК ООН № 83-07, пункту 12 Перехідних положень Правил ЕК ООН № 83-07, пункту 3 урахуванням (вимоги Euro 6) з урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЕК ООН № 83-07, пункту 3-х (трьох) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить 6,0x10⁻¹² од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил</p>	<p>Євро-6 в Україні, як екологічних норм запроваджених протягом 3-х (трьох) років з дати набуття чинності Правил ЕК ООН № 83-07, пункту 12 Перехідних положень Правил ЕК ООН № 83-07, пункту 3 урахуванням (вимоги Euro 6) з урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЕК ООН № 83-07, пункту 3-х (трьох) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить 6,0x10⁻¹² од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил</p>

<p>Ураховуванням вимог пункту 5.2.1.32 R13-11; вимогами додатка 21 R13-11;</p>	<p>«В» - серія поправок відповідних Правил ЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються законодавством України. З урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЕК ООН № 83-07, противом 3-х (трех) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить $6,0 \times 10^{12}$ од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил ЕК ООН № 83-07.</p>	<p>Ураховуванням вимог пункту 5.2.1.32 R13-11; вимогами додатка 21 R13-11;</p>	<p>«В» - серія поправок відповідних Правил ЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються законодавством України. З урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЕК ООН № 83-07, противом 3-х (трех) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить $6,0 \times 10^{12}$ од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил ЕК ООН № 83-07.</p>
<p>III. Перелік вимог щодо затвердження типу малих серій КТЗ категорій M, N, O, L</p> <p>а) вимоги R13 або R13H застосовують залежно від категорії КТЗ; б) КТЗ категорії M3 (із дизелями) мають бути обладнані зносостійкою системою гальмування або ретардером; в) наявність функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) обов'язкова з: 01.07.2019 для КТЗ категорії M1 за вимогами додатка 9 R13H-00 та для КТЗ категорії N1 за вимогами додатка 9 R13H-00 або додатка 21 R13-11; 01.07.2018 для КТЗ категорій M2, M3, N2, N3, O3, O4 за вимогами додатка 21 R13-11 та 3 урахуванням вимог пункту 5.2.1.32 R13-11; 01.07.2018 для КТЗ категорій M2, M3, N2, N3, O3, O4 за вимогами додатка 21 R13-11 та 3</p>	<p>а) вимоги R13 або R13H застосовують залежно від категорії КТЗ; б) КТЗ категорії M3 (із дизелями) мають бути обладнані зносостійкою системою гальмування або ретардером; в) наявність функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) обов'язкова з: 01.07.2023 для КТЗ категорії M1 за вимогами додатка 9 R140-00, або додатка 9 R13H-00 та для КТЗ категорії N1 за вимогами R140-00, або додатка 9 R13H-00, або додатка 21 R13-11; 01.01.2023 для КТЗ категорій M2, M3, N2, N3, O3, O4 за вимогами додатка 21 R13-11 та 3 урахуванням вимог пункту 5.2.1.32 R13-11;</p>		

<p>Р13</p> <p>10</p> <p>11 - з 01.07.2018</p> <p>71/320/ЕЕС</p>	<p>Р13</p> <p>10</p> <p>11 - з 01.01.2023</p> <p>71/320/ЕЕС</p>
<p>II. Перелік вимог щодо затвердження типу КТЗ категорій M, N, O, L</p> <p>а) вимоги R13 або R13H застосовують залежно від категорії КТЗ; б) КТЗ категорії M3 (із дизелями) мають бути обладнані зносостійкою системою гальмування або ретардером; в) наявність функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) обов'язкова з: 01.07.2019 для КТЗ категорії M1 за вимогами додатка 9 R13H-00 та для КТЗ категорії N1 за вимогами додатка 9 R13H-00 або додатка 21 R13-11; 01.07.2018 для КТЗ категорій M2, M3, N2, N3, O3, O4 за вимогами додатка 21 R13-11 та 3</p>	<p>а) вимоги R13 або R13H застосовують залежно від категорії КТЗ; б) КТЗ категорії M3 (із дизелями) мають бути обладнані зносостійкою системою гальмування або ретардером; в) наявність функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) обов'язкова з: 01.07.2023 для КТЗ категорії M1 за вимогами додатка 9 R140-00, або додатка 9 R13H-00 та для КТЗ категорії N1 за вимогами R140-00, або додатка 9 R13H-00, або додатка 21 R13-11; 01.01.2023 для КТЗ категорій M2, M3, N2, N3, O3, O4 за вимогами додатка 21 R13-11 та 3</p>

<p>Відповідає вимогам чинного в Україні технічного регламенту.</p> <p>Відповідність багатопаливних КТЗ визначають за результатами випробування на одному виді палива, що визначає заявник як основний вид.</p> <p>Допускається проведення випробування двигуна у складі автомобіля на роликівому стенді за режимами, еквівалентними режимам стаціонарного випробування пік-у з R49, з врахуванням механічних втрат в трансмісії та опорі кочення;</p> <p>Для категорій КТЗ M1, M2, N1 і N2 з контрольною масою більше 2,610 кг (або з постійним приводом на всі колеса, конструкція якого не дозволяє проведення випробування КТЗ на роликівому моделюючому стенді з однієї віссю) і категорій M3 і N3, які виготовлені для ринку США не раніше 2010 року, та з 01.01.2020 – не раніше 2015 року, допускається застосування технічною службою альтернативних методів випробування двигуна у складі КТЗ на роликівому стенді, або на дорозі, з використанням альтернативних методів визначення питомих масових викидів забруднювальних речовин.</p> <p>Питоми масові викиди забруднювальних речовин визначаються хоча б в одному із навантажувальних режимів, еквівалентних режимам стаціонарного випробування пік-у, або в позапиковому режимі, визначених R49, та повинні не перевищувати нормативні значення, помножені на коефіцієнт розрахункового навантаження двигуна, що дорівнює Mк/100, де Mк – відсоток розрахункового навантаження двигуна.</p>	<p>Відповідає вимогам чинного в Україні технічного регламенту.</p> <p>Відповідність багатопаливних КТЗ визначають за результатами випробування на одному виді палива, що визначає заявник як основний вид.</p> <p>Допускається проведення випробування двигуна у складі автомобіля на роликівому стенді за режимами, еквівалентними режимам стаціонарного випробування пік-у з R49, з врахуванням механічних втрат в трансмісії та опорі кочення;</p>
--	---

<p>«Н» - серія поправок відповідних Правил ЕЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються чинним законодавством України</p> <p>«Н1» - відповідність всім нижченаведеним вимогам:</p> <p>(а) наявність ОВД (якщо вимагається Правилami ЕЕК ООН з відповідними серіями поправок, Регламентами або Директивами ЕС);</p> <p>(б) для КТЗ з бензиновими двигунами - наявність системи контролю випаровувань палива (якщо вимагається Правилami ЕЕК ООН з відповідними серіями поправок, Регламентами або Директивами ЕС);</p> <p>(в) питоми масові викиди забруднювальних речовин не мають перевищувати граничнодопустимі значення, помножені на зазначені коефіцієнти:</p> <p>за випробуванням типу I згідно з R83:</p> <p>для оксиду вуглецю, сумарних неметалових вуглеводнів, оксидів азоту, суми вуглеводнів та оксидів азоту – 1,3; для завислих частинок – 2,0;</p> <p>за стаціонарним випробуванням пік-ом згідно з R49:</p> <p>для оксиду вуглецю – 1,3;</p> <p>для сумарних вуглеводнів, оксидів азоту, завислих частинок – 1,7.</p> <p>Випробування здійснюються з використанням товарного палива відповідно до рекомендацій виробника КТЗ, яке</p>	<p>«Н1» - відповідність всім нижченаведеним вимогам:</p> <p>(а) наявність ОВД (якщо вимагається Правилami ЕЕК ООН з відповідними серіями поправок, Регламентами або Директивами ЕС);</p> <p>(б) для КТЗ з бензиновими двигунами - наявність системи контролю випаровувань палива (якщо вимагається Правилami ЕЕК ООН з відповідними серіями поправок, Регламентами або Директивами ЕС);</p> <p>(в) питоми масові викиди забруднювальних речовин не мають перевищувати граничнодопустимі значення, помножені на зазначені коефіцієнти:</p> <p>за випробуванням типу I згідно з R83:</p> <p>для оксиду вуглецю, сумарних неметалових вуглеводнів, оксидів азоту, суми вуглеводнів та оксидів азоту – 1,3; для завислих частинок – 2,0;</p> <p>за стаціонарним випробуванням пік-ом згідно з R49:</p> <p>для оксиду вуглецю – 1,3;</p> <p>для сумарних вуглеводнів, оксидів азоту, завислих частинок – 1,7.</p> <p>Випробування здійснюються з використанням товарного палива відповідно до рекомендацій виробника КТЗ, яке</p>
--	--

<p>«Н2» - крім вимог щодо маркування</p>	<p>У Перелік вимог щодо ідентифікаційного затвердження КТЗ, що були у користуванні, категорій М, N, O, L, «А» - маркування щодо відповідності Правилу ЕЕК ООН або альтернативній Директиві ЄС. У разі відсутності маркування на пристроїх встановлених у встановлені вимоги затвердженням відповідності є позитивний висновок, наданий технічною службою;</p>
<p>«Н2» - крім вимог щодо маркування</p>	<p>«А» - маркування щодо відповідності Правилу ЕЕК ООН або альтернативній Директиві ЄС. У разі відсутності маркування на пристроїх встановлених у встановлені вимоги затвердженням відповідності є позитивний висновок, наданий технічною службою;</p>
<p>Підтвердженням відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-5», є відповідність КТЗ у частині викидів забруднювальних речовин з відповідними газами, нормам Лев II штату Каліфорнія США, відповідно до пунктів 1961(a) та 1961(b)(1)(C)(1) частини 13 Каліфорнійських Регламентів за умови, що КТЗ було вироблено не раніше 2010 року.</p>	<p>Підтвердженням відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-5», є відповідність КТЗ у частині викидів забруднювальних речовин з відповідними газами, нормам Лев II штату Каліфорнія США, відповідно до пунктів 1961(a) та 1961(b)(1)(C)(1) частини 13 Каліфорнійських Регламентів за умови, що КТЗ було вироблено не раніше 2010 року.</p>
<p>Підтвердженням відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-6», є відповідність КТЗ у частині викидів забруднювальних речовин з відповідними газами, нормам Лев III штату Каліфорнія, США відповідно до пункту 1961.2(a) частини 13 Каліфорнійських Регламентів за умови, що</p>	<p>Підтвердженням відповідності нормам, еквівалентним вимогам рівня «Євро-6», є відповідність КТЗ у частині викидів забруднювальних речовин з відповідними газами, нормам Лев III штату Каліфорнія, США відповідно до пункту 1961.2(a) частини 13 Каліфорнійських Регламентів за умови, що</p>

<p>КТЗ було вироблено не раніше 2015 року.</p> <p>КТЗ має бути оснащений:</p> <ul style="list-style-type: none"> - системою бортової діагностики, яка забезпечує можливість комунікації із діагностичним обладнанням; - пристроєм репродукування картерних газів; - системою обмеження викидів від випаровування палива для бензинових двигунів. <p>«М» - (а) серія поправок відповідних Правил ЕЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються чинним законодавством України. З урахуванням пункту 12 Перехідних положень Правил ЕЕК ООН № 83-07, протягом 3-х (трьох) років з дати запровадження екологічних норм Євро-6 в Україні, як обов'язкових, гранично допустиме значення кількості викидів частинок становить $6,0 \times 10^{12}$ од/км, як це визначено у примітках 1 і 2 до таблиці 1 Правил ЕЕК ООН № 83-07.</p> <p>«М1» - відповідність наведеному нижче вимогам:</p> <p>(а) наявність ОВД (згідно з Правилами ЕЕК ООН з відповідними серіями поправок, Регламентами або Директивами ЄС);</p> <p>(б) для КТЗ з бензиновими двигунами - наявність системи контролю випаровувань палива (згідно з Правилами ЕЕК ООН з відповідними серіями поправок, Регламентами або Директивами ЄС);</p> <p>(в) паливі масові викиди забруднювальних речовин не мають перевищувати більше ніж на 20% граничнодопустимі значення, встановлені для перевірки функціонування бортової діагностичної системи з врахуванням перехідних положень:</p> <p>за випробуванням типу I згідно з R83 - оксид вуглецю,</p>	<p>«М» - (а) серія поправок відповідних Правил ЕЕК ООН, допустимі граничні рівні викидів та терміни їх обов'язкового запровадження визначаються чинним законодавством України.</p> <p>«М1» - відповідність наведеному нижче вимогам:</p> <p>(а) наявність ОВД (згідно з Правилами ЕЕК ООН з відповідними серіями поправок, Регламентами або Директивами ЄС);</p> <p>(б) для КТЗ з бензиновими двигунами - наявність системи контролю випаровувань палива (згідно з Правилами ЕЕК ООН з відповідними серіями поправок, Регламентами або Директивами ЄС);</p> <p>(в) паливі масові викиди забруднювальних речовин не мають перевищувати більше ніж на 20% граничнодопустимі значення, встановлені для перевірки функціонування бортової діагностичної системи з врахуванням перехідних положень:</p> <p>за випробуванням типу I згідно з R83 - оксид вуглецю,</p>
--	---

Питомі масові викиди забруднювальних речовин визначаються хоча б в одному із навантажувальних режимів, еквівалентним режимам стаціонарного випробувального циклу, або в позацикловому режимі, визначених R49, та повинні не перевищувати нормативні значення, помножені на коефіцієнт розрахункового навантажувального двигуна M_к/100, де M_к – відсоток розрахункового навантажувального двигуна.

Якщо КТЗ не призначений для ринку США, або виготовлений до 2010 року, та з 01.01.2020 – до 2015 року, або у разі виявлення будь-яких змін конструкції КТЗ, що можуть вплинути на викиди забруднювальних речовин з відпрацюваннями газамі, опилку відповідності екологічним нормам здійснюються відповідно до вимог примітки «Н1» до розділу IV цього додатку.

Як підтвердження відповідності пим вимогам, крім протоколів випробувань, також може бути зареєстровано одне із наведених:

маркування щодо офіційного затвердження за маркуваннями ЕК ООН та/або Директивами ЕС;

інформація, наведена в реєстраційних документах, виданих компетентними органами країни попередньої реєстрації; маркування щодо відповідності Директиві 2007/46/ЄС та/або подальшим переглядам, Директивам 2007/46/ЄС 70/156/ЄС, які включають вимоги щодо екологічних показників не нижчі ніж передбачені чинним законодавством України;

інформація про затвердження типу КТЗ згідно з Женевською Угодою 1958 року, що офіційно надана

Сумарні неметанові вуглеводні, оксиди азоту, завислі частинки (застосовують норми за підпунктом 3.3.1 пункту 3.3 додатка ІІ згідно з R83-06 та за таблицю А11/2 щодо двигунів з примусовим запалюванням та за таблицю А11/3 за стаціонарним випробувальним циклом згідно з R49 - оксиди азоту, завислі частинки.


Випробування здійснюються з використанням товарного палива відповідно до рекомендацій заводу - виробника КТЗ, яке відповідає вимогам чинного в Україні технічного регламенту.

Відповідність багатопаливних КТЗ визначають за результатами випробування на одному виді палива, що визначає завивник як основний вид.

Допускається проведення випробування двигуна у складі автомобіля на роліковому стенді за режимами, еквівалентними режимам стаціонарного випробування пилку згідно з R49, з урахуванням механічних врат в трансмісії та опорі кочення.

Для категорій КТЗ M1, M2, N1 і N2 з контрольною масою більше 2,610 кг (або з постійним приводом на всі колеса, конструкція якого не дозволяє передавати випробування КТЗ на роліковому моделюючому стенді з однієї виссо) і категорій M3 і N3, які виготовлені для ринку США не раніше 2010 року, та з 01.01.2020 – не раніше 2015 року, допускається застосування технічною службою альтернативних методів випробування двигуна у складі КТЗ на роліковому стенді, або на дорозі, з використанням альтернативних методів визначення питомих масових викидів забруднювальних речовин.

Генеральный директор
Директорату з безпеки на транспорті



А. ПЕЛКІНОВ

виробником КТЗ, органом затвердження типу або технічною службою;	виробником КТЗ, органом затвердження типу або технічною службою;
Женевською Угодою 1958 року, що офіційно надала	Женевською Угодою 1958 року, що офіційно надала

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання»

I. Визначення проблеми

Відповідно до Закону 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» (далі – Женевська угода 1958 року) прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 09.07.2011 № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» та наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за № 1586/21898, затверджено Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання і Порядок ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання» (далі – Порядок). Зазначені документи розроблені з урахуванням положень Директиви 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 05.09.2007, що встановлює рамки для затвердження автотранспортних засобів та причепів до них, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів.

Вказані нормативно-правові акти передбачають запровадження європейських принципів регулювання безпеки колісних транспортних засобів (далі - КТЗ), підтвердження відповідності та застосування механізмів взаємного визнання затверджень типу КТЗ, передбачених Женевською угодою 1958 року, що дасть

змогу підвищити рівень безпеки дорожнього руху, безпечності та екологічності транспортних засобів, зниження аварійності на автомобільному транспорті за рахунок застосування транспортних засобів більш безпечної конструкції.

Чинні положення Порядку, у частині встановлення технічних вимог посиляються на такі докази підтвердження відповідності, як випробування, проведені випробувальними лабораторіями України, наявність маркувань, протоколів випробувань, затверджень типу, нанесених/виданих відповідно до доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил ЄЕК ООН або Регламентів чи Директив ЄС.

При цьому відсутні правові підстави для визнання («зарахування») доказів щодо відповідності продукції, встановлених відповідно до інших ніж українська або європейська систем оцінювання та підтвердження відповідності транспортних засобів, тому ввезення на територію України таких транспортних засобів було неможливе.

Нині постачання на ринок КТЗ, які ввозяться на територію України з країн які не входять до ЄС та не є договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки, Канади, відповідність яких підтверджена виключно за стандартами безпеки транспортних засобів, зокрема США та Канади, є прийнятним та привабливим шляхом оновлення парку транспортних засобів з огляду на такі переваги для держави та бізнесу:

забезпечення належного рівня безпеки транспортних засобів, які постачаються на український ринок, що підтверджено відповідністю транспортних засобів жорстким вимогам стандартів безпеки транспортних засобів країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року;

сприяння підвищенню рівня захисту довкілля, енергоефективності та зменшенню залежності від вуглеводневих видів палива завдяки тому, що значну частину транспортних засобів, які постачаються зокрема із США та Канади, становлять автомобілі з електричною силовою установкою, єдиним джерелом енергії якої є електрична енергія акумуляторної батареї (електромобілі);

підвищення ступеня гармонізації українського законодавства із законодавством ЄС завдяки зменшенню кількості неврахованих положень Директиви 2007/46/ЄС у Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання;

спрощення процедур оцінки відповідності та економія часу і коштів фізичних осіб та суб'єктів господарювання, які постачають транспортні засоби на український ринок.

Крім того, чинною редакцією Порядку в переліку вимог щодо затвердження типу КТЗ встановлено вимоги щодо обов'язкової наявності функції забезпечення стійкості (електронної системи контролю стійкості) з 01.07.2018 або з 01.01.2019 залежно від категорій КТЗ.

Правила ЄЕК ООН № 13Н-00 встановлюють вимогу щодо оснащення КТЗ категорій М1, N1 електронними системами контролю стійкості.

Правила ЄЕК ООН № 13-11 визначають, що конструкція КТЗ категорій М2, М3, N2, N3, O3, O4 має забезпечити стійкість транспортного засобу. Ця вимога повинна включати функцію проти перекидання та контроль траєкторії руху і відповідати технічним вимогам згідно з додатком 21 до Правил ЄЕК ООН № 13-11. Функція забезпечення стійкості реалізується за рахунок оснащення КТЗ електронними системами контролю стійкості.

Однак, як свідчать звернення вітчизняних автовиробників, виконання вимог окремих Правил ЄЕК ООН, передбачених чинною редакцією Порядку, неможливо забезпечити без кардинальної модернізації продукції та виробництва, що потребує значних вкладень коштів, як на головних заводах, так і у постачальників. Однак у найближчі роки це неможливо здійснити через скрутне економічне становище країни, зменшення попиту на автомобілі та відсутність у виробників фінансових можливостей.

За пропозиціями профільних громадських організацій щодо розв'язання проблеми вітчизняних виробників та автоімпортерів, пов'язаної з необхідністю значних вкладень коштів та потребою у часі, необхідних для впровадження електронної системи контролю стійкості КТЗ, проектом наказу передбачено

відтермінування обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи контролю стійкості на КТЗ до 2023 року із одночасним введенням в законодавство України приписів, доданих до Женевської Угоди 1958 року, а саме, Правил ООН № 140, щодо електронних систем контролю стійкості пасажирських колісних транспортних засобів.

Такі зміни дозволять зекономити витрати кожному із 6 суб'єктів великого бізнесу на суму близько 12 мільйонів євро.

Реалізація регуляторного акта вплине на:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава		+
Суб'єкти господарювання	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	

II. Цілі державного регулювання

Цілями розроблення проекту регуляторного акта є:

підтримка вітчизняного виробника колісних транспортних засобів, щодо сталого розвитку виробництва та збереження конкурентного бізнесу, надходжень до державного бюджету, робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки;

спрощення процедур оцінки відповідності колісних транспортних засобів, зокрема тих, які постачаються з країн, які не є договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року та державами - членами ЄС; наближення законодавства України з технічного регулювання у сфері транспортних засобів до законодавства ЄС.

Зазначена мета досягається шляхом внесення змін до Порядку.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
<p>Альтернатива 1.</p> <p>Збереження ситуації, яка існує на цей час</p>	<p>Чинні положення Порядку розроблені відповідно до доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил ЄЕК ООН або Регламентів чи Директив ЄС.</p> <p>Відсутність нормативно-правового акта призведе до подальшої прогалини правових підстав для визнання («зарахування») доказів щодо відповідності продукції, встановлених відповідно до інших ніж, українська або європейська систем оцінювання та підтвердження відповідності транспортних засобів, а також значних фінансові затрати суб'єктів господарювання</p>
<p>Альтернатива 2.</p> <p>Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затверженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521,</p>	<p>Прийняття регуляторного акта відповідає принципам державного регулювання, а також потребам у розв'язанні визначених проблем, та є обґрунтованим і ефективним способом досягнення цілей.</p> <p>У проекті регуляторного акта</p>

<p>зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за №1586/21898.</p>	<p>враховано пропозиції суб'єктів господарювання, з метою скорочення витрат автовиробників і автоімпортерів для збереження конкурентного бізнесу, надходжень до державного бюджету, збереження робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.</p> <p>Цей спосіб є найбільш прийнятним та оптимальним, оскільки буде досягнуто цілі державного регулювання.</p>
---	---

Інші способи, що не передбачають внесення змін до зазначеного Порядку, є неприйнятними оскільки вирішення порушеної проблеми полягає передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час</p>	<p>-</p>	<p>Можливе зменшення надходжень до державного бюджету у зв'язку із погіршенням економічної ситуації у сфері виробництва транспортних засобів</p>
<p>Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження</p>	<p>Реалізація державної політики щодо підвищення рівня безпеки дорожнього</p>	<p>-</p>

<p>конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за №1586/21898.</p>	<p>руху, збереження можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, сталих надходжень до державного бюджету, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.</p> <p>Можливі додаткові надходження до державного бюджету від сплати податків у разі утворення нових суб'єктів господарювання.</p>	
--	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
<p>Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час</p>	-	-
<p>Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх</p>	<p>Можливість отримання транспортних засобів з високим рівнем безпеки, та екологічності.</p> <p>Транспортні засоби, які</p>	-

<p>частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за №1586/21898.</p>	<p>постачаються на український ринок, зокрема із США та Канади, підтвержені сертифікатами відповідності колісних транспортних засобів більш жорстким вимогам стандартів безпеки, зокрема США та Канади.</p> <p>Значну частину колісних транспортних засобів, що постачаються із США та Канади становлять автомобілі з електричною силовою установкою, що сприятиме позитивному впливу на навколишнє природне середовище.</p>	
---	--	--

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання	6	30	270	30	336
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	1,8	8,9	80,4	8,9	X

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	-	Значні фінансові затрати, можлива втрата конкурентності великого бізнесу.
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, zareєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за №1586/21898.	Збереження можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного великого бізнесу. Сприятливі умови розвитку малого та середнього бізнесу, зокрема, можливість відкриття нового або розширення існуючого. Усунення торговельних бар'єрів, а також поліпшення інвестиційного клімату у державі.	-

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під	Бал результативності (за чотири бальною	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала

час вирішення проблеми)	системою оцінки)	
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час.	1	<p>Відсутні правові підстави для визнання («зарахування») доказів щодо відповідності продукції, встановлених відповідно до інших ніж, українська або європейська систем оцінювання та підтвердження відповідності транспортних засобів, тому ввезення на територію України таких транспортних засобів неможливе.</p> <p>Значні фінансові затрати, можлива втрата конкурентності великого бізнесу</p>
Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521,	4	<p>Нині постачання на ринок КТЗ, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки, Канади, відповідність яких підтверджена виключно за стандартами безпеки транспортних засобів, зокрема США та Канади, є прийнятним та привабливим шляхом оновлення</p>

<p>зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.09.2012 за №1586/21898.</p>		<p>парку транспортних засобів з огляду на такі переваги для громадян, держави та бізнесу:</p> <p>забезпечення належного рівня безпеки транспортних засобів, які постачаються на український ринок, що підтверджено відповідністю транспортних засобів жорстким вимогам стандартів безпеки транспортних засобів країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року;</p> <p>сприяння підвищенню рівня захисту довкілля, енергоефективності та зменшенню залежності від вуглеводневих видів палива завдяки тому, що значну частину транспортних засобів, які постачаються зокрема із США та Канади, становлять автомобілі з електричною силовою установкою, єдиним джерелом енергії якої є електрична енергія акумуляторної батареї (електромобілі);</p> <p>підвищення ступеня гармонізації українського</p>
---	--	---

		<p>законодавства із законодавством ЄС;</p> <p>спрощення процедур оцінки відповідності та економія часу і коштів фізичних осіб та суб'єктів господарювання, які постачають транспортні засоби на український ринок.</p> <p>Відтермінування обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи контролю стійкості на КТЗ до 2023 року із одночасним введенням в законодавство України приписів, доданих до Женевської Угоди 1958 року, а саме, Правил ООН № 140, щодо електронних систем контролю стійкості пасажирських колісних транспортних засобів.</p> <p>Такі зміни дозволять зекономити витрати кожному із 6 суб'єктів великого бізнесу на суму близько 12 мільйонів євро.</p>	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу

<p>Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час.</p>	<p>-</p>	<p>Можливе зменшення надходжень до державного бюджету у зв'язку із погіршенням економічної ситуації у сфері виробництва КТЗ</p>	
<p>Альтернатива 2. Внесення змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 № 521, зареєстрованим у Міністерстві</p>	<p>Реалізація державної політики щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, збереження можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, сталих надходжень до державного</p>	<p>-</p>	<p>Цей регуляторний акт відповідає потребам у розв'язанні проблеми та відповідає принципам державної регуляторної політики. Прийняття регуляторного акта забезпечить досягнення встановлених цілей.</p>

юстиції України 14.09.2012 №1586/21898.	за наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.		
---	---	--	--

V. Механізм та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття регуляторного акта.

Проектом акта пропонується внесення відповідних змін до Порядку, а саме: запровадження перехідних положень щодо гранично допустимого значення кількості викидів частинок, які викидаються двигуном з примусовим запаленням відповідно до екологічних норм Євро-6 з урахуванням доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил № 83-07;

спрощення процедур оцінки відповідності колісних транспортних засобів, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки та Канади;

відтермінування обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи контролю стійкості на колісні транспортні засоби до 2023 року.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Прийняття регуляторного акта сприятиме збереженню можливості ведення суб'єктами господарювання конкурентного бізнесу, сталих надходжень до

державного бюджету, наявності робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та юридичних осіб.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності через шість місяців з дня його офіційного опублікування. Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

1. Кількість суб'єктів господарювання, що виготовляють КТЗ, їх частини та обладнання, на які поширюється дія акта.

Дія регуляторного акта поширюватиметься на виробників, імпортерів КТЗ, їх частин та обладнання, суб'єктів господарювання, які постачають зазначену продукцію на митну територію України. Орієнтовна кількість таких суб'єктів господарювання – 336.

Їх кількість може збільшитися у зв'язку із нормативним впорядкуванням процедури оцінки відповідності КТЗ, які ввозяться на територію України з країн які не входять до ЄС та не є договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки та Канади, що в свою чергу усуває бар'єри для ведення бізнесу.

Із числа фізичних осіб дія регуляторного акта поширюватиметься на всіх осіб, що будуть ввозити КТЗ, їх частин та обладнання на митну територію України.

2. Розміри коштів і час, які витратимуть суб'єкти господарювання на виконання вимог цього регуляторного акта.

Економія витрат 6 суб'єктів великого підприємництва, пов'язані з відтермінуванням обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи

контролю стійкості на КТЗ до 2023 року, на суму близько 12 мільйонів євро на кожного.

Для усіх суб'єктів господарювання – замовників процедур оцінки відповідності КТЗ, які ввозяться на територію України з країн поза які не входять до ЄС та не є договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року, її вартість складатиме на кожний КТЗ приблизно 5 тис. грн., з них 700 грн. - визначення кількості викидів частинок, які викидаються двигуном з примусовим запаленням відповідно до екологічних норм Євро-6 з урахуванням доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил № 83-07.

3. Збільшення кількості КТЗ, які ввозяться до України з країн які не входять до ЄС та не є договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року, на 40%, зважаючи на те, що наразі кількість ввезених вищезазначених КТЗ за рік складає приблизно 18000, а відповідно і збільшення кількості виданих сертифікатів оцінки відповідності КТЗ.

4. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб - середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність».

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік після набрання чинності цим актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через 2 роки з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

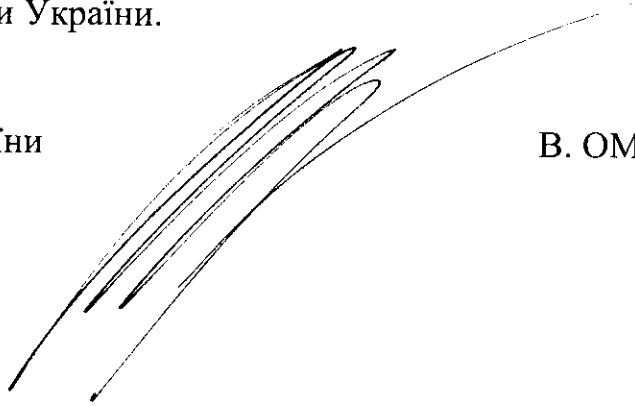
Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись показники, наведені у попередньому розділі.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

В. ОМЕЛЯН

«__» _____ 2018 року

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sweeping strokes that curve from the bottom left towards the top right. The signature is positioned between the text 'Міністр інфраструктури України' and 'В. ОМЕЛЯН'.

Додаток 4
до Методики проведення аналізу
впливу регуляторного акта

ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з «15» жовтня 2017 р. по «15» червня 2018 р.

Порядковий номер	Вид консультації (публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), інтернет-консультації прями (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робоча зустріч представників розробника (Мінінфраструктури) з представниками Всеукраїнської асоціації автоімпортерів і дилерів (ВААІД)	7	Враховані пропозиції ВААІД щодо відтермінування обов'язкових вимог щодо встановлення електронної системи контролю стійкості на колісні транспортні засоби до 2023 року
2	Робочі зустрічі (семінари) з представниками виробників, імпортерів колісних транспортних засобів, складових частин та обладнання	65	Розглянуті питання спрощення процедур оцінки відповідності колісних транспортних засобів, які

			ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, зокрема Сполучених Штатів Америки та Канади.
--	--	--	---

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання: 300 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 270 (одиниць) та мікропідприємництва 30 (одиниць);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 89,3 (відсотків) (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання» додатка 1 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин,	-	-	-

	<p>механізмів) <i>Формула:</i> <i>кількість</i> <i>необхідних</i> <i>одиниць</i> <i>обладнання X</i> <i>вартість</i> <i>одиниці</i></p>			
2	<p>Процедури повірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядуванн я <i>Формула:</i> <i>прямі витрати</i> <i>на процедури</i> <i>повірки</i> <i>(проведення</i> <i>первинного</i> <i>обстеження) в</i> <i>органі</i> <i>державної</i> <i>влади +</i> <i>витрати часу</i> <i>на процедуру</i> <i>обліку (на</i> <i>одиницю</i> <i>обладнання) X</i> <i>вартість часу</i> <i>суб'єкта</i> <i>малого</i> <i>підприємств</i> <i>а (заробітна</i> <i>плата) X</i> <i>оціночна</i> <i>кількість</i> <i>процедур</i> <i>обліку за рік) X</i> <i>кількість</i></p>	-	-	-

	<p>необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємств а</p>			
3	<p>Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційн і витрати - витратні матеріали) Формула: оцінка витрат на експлуатацію обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємств а</p>	-	-	-
4	<p>Процедури обслуговуванн я обладнання (технічне обслуговуванн я) Формула: оцінка вартості процедури обслуговування</p>	-	-	-

	обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємств а			
5	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
6	Разом, гривень Формула: (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	-	X	-
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	300	300	300
8	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємств	-	X	-

	<i>а, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)</i>			
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання Формула: <i>витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i>	-	-	-
10	Процедури організації виконання вимог регулювання Формула: <i>витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва</i>	90000 грн.*	126000000 грн.*	504090000 грн.*

	(заробітна плата) Х оціночна кількість внутрішніх процедур			
11	Процедури офіційного звітування Формула: витрати часу на отримання інформації про порядок звітування щодо регулювання, отримання необхідних форм та визначення органу, що приймає звіти та місця звітності + витрати часу на заповнення звітних форм + витрати часу на передачу звітних форм (окремо за засобами передачі інформації з оцінкою кількості суб'єктів, що користуються формами засобів - окремо електронна звітність, звітність до органу, поштовим зв'язком тощо) + оцінка витрат часу на корегування (оцінка природного рівня помилок)) Х вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) Х оціночна	-	-	-

	кількість оригінальних звітів X кількість періодів звітності за рік			
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок Формула: витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість перевірок за рік	-	-	-
13	Інші процедури (уточнити)	-	-	-
14	Разом, гривень Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)	90000 грн.*	X	504090000 грн.*
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	300	300	300
16	Сумарно, гривень Формула: відповідний стовпчик "разом" X	-	X	-

<p><i>кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i></p>			
---	--	--	--

* процедура оцінки відповідності КТЗ, які ввозяться на територію України з країн поза межами держав - членів ЄС та договірних сторін Женевської Угоди 1958 року, її вартість складатиме на кожний КТЗ приблизно 5 тис. грн., з них 700 грн. - визначення кількості викидів частинок, які викидаються двигуном з примусовим запаленням відповідно до екологічних норм Євро-6 з урахуванням доданих до Женевської Угоди 1958 року Правил № 83-07. Наразі кількість ввезених КТЗ за рік складає приблизно 18000 шт.

Виконання регуляторного акта не передбачає бюджетних витрат на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва.

А. Косенко

ПОВІДОМЛЕННЯ
про оприлюднення проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкції
транспортних засобів, їх частин та обладнання»

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання» (далі – проект акта) розроблено відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 09 червня 2011 року № 738 «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» та 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.

Відповідно до вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» Мінінфраструктури оголошує про публікацію цього проекту акта з метою отримання зауважень та пропозицій до проекту цієї редакції.

Головною метою розроблення проекту акта є:

підтримка вітчизняного виробника колісних транспортних засобів, щодо сталого розвитку виробництва та збереження конкурентного бізнесу, надходжень до державного бюджету, робочих місць та задоволення потреб суспільства та економіки;

спрощення процедур оцінки відповідності колісних транспортних засобів, зокрема тих, які постачаються з країн, які не є договірними сторонами Женевської Угоди 1958 року та державами - членами ЄС; наближення законодавства України з технічного регулювання у сфері транспортних засобів до законодавства ЄС.

Розробником проекту акта є Директорат з безпеки на транспорті Мінінфраструктури.

Проект акта розміщено на офіційному сайті Міністерства інфраструктури (www.mintrans.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проекту акта прохання надавати на адресу Директорату з безпеки на транспорті, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; s.irina@mtu.gov.ua.

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту Закону у письмовому та / або електронному вигляді.