



УДК 629.118:006.063

- © С.Ю. Гутаревич, канд. техн. наук,
- © Ю.О. Матвієнко,
- © В.А. Пінчук,
- © Ю.В. Риндін (ДП “ДержавтотрансНДІпроект”)

# МОТОКВАДРОЦИКЛИ І СЕРТИФІКАЦІЯ

## Вступ

Світ автомобілів і зокрема мотоциклів постійно змінюється, з'являються нові моделі, нові двигуни, нові форми кузовів тощо. Компанії-виробники докладають максимум зусиль, щоб їхні машини були оригінальними, привабливими, найкращими для споживача. В цій гонитві народжуються небачені раніше, незвичні, дивні машини, які пропонують нові функції, можливості, галузі застосування, несподівані характеристики.

Існуючі класифікації транспортних засобів не встигають за цим бурхливим розвитком. Така ситуація, що стала типовою, склалася і з мотоквадроциклами.

## Основна частина

Народжені для розваг і активного відпочинку виключно на бездоріжжі, квадроцикли знайшли визнання, високу оцінку та попит у лісників, спортсменів, фермерів, “зелених” туристів, у сфері нафтогазовидобування тощо (фото 1). Окрім того саме зараз ми стаємо свідками активних спроб мотоквадроциклів завоювати вулично-дорожню мережу. Звісно на це зазіхають не всюдихідні моделі з високим центром маси, з великими ходами м'яких підвісок, з величезними ґрунтозачепами шин, із заднім ведучим мостом без диференціалу; це зовсім інші квадроцикли, спеціально сконструйовані для експлуатації в дорожніх умовах, які відповідають



Фото 1. “ATV” – мотоквадроцикл для бездоріжжя



Фото 2. Мотоквадроцикл, призначений для експлуатації на шляхах загального користування



Таблиця 1

## Перелік нормативних документів, яким повинні відповідати мотоцикли категорії L3

№	Категорія L3
1.	ДСТУ UN/ECE R 10-01:2002 “Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження дорожніх транспортних засобів стосовно заглушення радіоелектричних завад”;
2.	ДСТУ UN/ECE R40-01:2004 “Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження мотоциклів із двигунами з примусовим запалюванням стосовно викидів двигунами забруднювальних речовин”;
3.	ДСТУ UN/ECE R41-03:2005 “Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження мотоциклів стосовно створюваного ними шуму”;
4.	ДСТУ UN/ECE R53-01:2004 “Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження колісних транспортних засобів категорії L <sub>3</sub> стосовно установлювання пристроїв освітлювання та світлової сигналізації”;
5.	ДСТУ UN/ECE R78-02:2002 “Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження дорожніх транспортних засобів категорії L стосовно гальмування”.

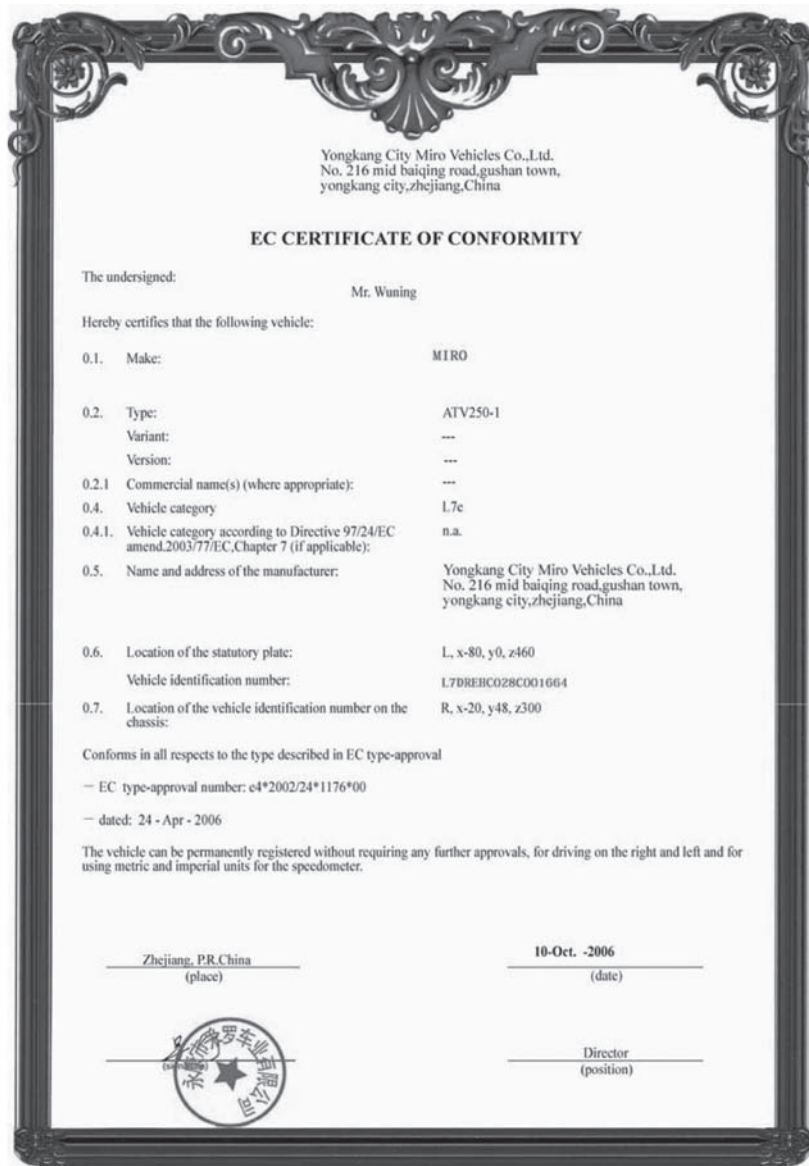


Фото 3. Заводський «Сертифікат відповідності» мотоквадрикла

всім вимогам, щодо дорожніх транспортних засобів (фото 2). На відміну від позашляхових, такі квадроцикли повинні реєструватися в органах ДАІ.

Між іншим, існує неоднозначність у питаннях сертифікації чотириколісних мотоциклів. Чинним “Переліком продукції, що підлягає обов’язковій сертифікації в Україні” (розділ 21.5) визначено нормативні документи, яким повинні відповідати мотоцикли і квадроцикли. Наприклад, для мотоциклів категорії L3 з робочим об’ємом двигуна більше ніж 50 см<sup>3</sup>, або максимальна конструктивна швидкість яких перевищує 50 км/год, ці документи наведено в табл. 1.

Однак сфера застосування кожного з наведених у “Переліку” стандартів, крім ДСТУ UN/ECE R 10-01:2002, не поширюється на квадроцикли.

Європейська практика підтвердження відповідності мотоквадриклів зорієнтована на вимоги Директиви ЄС 2002/24/ЄС “Затвердження типу дво- та триколісних транспортних засобів”, яка застосовується до мотоциклів, мопедів, трициклів та квадроциклів. У Директиві 2002/24/ЄС окреслено перелік обов’язкових до виконання Директив за окремими властивостями мотоциклетних колісних транспортних засобів (далі – КТЗ). На сьогодні



Таблиця 2

## Директиви ЄС щодо окремих властивостей мотоциклетних КТЗ

Базова Директива ЄС	Скорочене найменування вимог
95/1/ЄС	Потужність, крутний момент та максимальна швидкість
97/24/ЄС С7	Заходи проти несанкціонованих модернізацій
97/24/ЄС С6	Паливні баки
93/93/ЄЕС	Маси та розміри
97/24/ЄС С10	Зчіпні пристрої
97/24/ЄС С5	Забруднення повітря – дивись також Директиву 2002/51/ЄС
97/24/ЄС С1	Шини
93/14/ЄЕС	Гальма
93/92/ЄЕС	Встановлення світлових та світлосигнальних пристроїв
97/24/ЄС С2	Світлові та світлосигнальні пристрої
93/30/ЄЕС	Звукові попереджувальні пристрої
93/94/ЄЕС	Місце для заднього реєстраційного знаку
97/24/ЄС С8	Електромагнітна сумісність
97/24/ЄС С9	Дозволений рівень звуку
97/24/ЄС С4	Дзеркала заднього виду
97/24/ЄС С3	Зовнішні виступи
93/31/ЄЕС	Підставки
93/33/ЄЕС	Пристрої для попередження несанкціонованого використання
97/24/ЄС С12	Скло, склоочисники, змивачі, протитуманні та протикригові.
93/32/ЄЕС	Поручні
97/24/ЄС С11	Ремені безпеки та кріплення
2000/7/ЄС	Спідометри
93/29/ЄЕС	Ідентифікація керування
93/34/ЄЕС	Встановлене маркування

діють такі Директиви ЄС щодо окремих властивостей мотоциклетних КТЗ (перелік директив наведено у **табл. 2**).

В Україні ж чинними є стандарти, еквівалентні Правилам ЄЕК ООН, але не Директивам ЄЕС.

Митні органи, керуючись своїми правилами, зараховують квадроцикли до класу автомобілів, надаючи їм код за УКТ ЗЕД 8703 “Автомобілі легкові та інші транспортні засоби, призначені для перевезення людей, включаючи вантажопа-сажирські автомобілі, фургони та гоночні авто-мобілі”. Але мотоциклетна техніка априорі зовсім не повинна відповідати вимогам до автомобілів.

Виробники ж, прикладаючи до кожного мото-квадроцикла заводський “Сертифікат відповідності” (“Certificate of Conformity”), зазначають категорію транспортного засобу, до якої мотоквадроцикл віднесено: L7 (або L6), а це не автомобілі (**фото 3**).

Згідно з положеннями “Зведеної резолюції про конструкцію транспортних засобів (СР.3)” – Класифікація та визначення механічних транспортних засобів (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.4 від 26.04.2005) і Директив 2002/24/ЄС, 2007/46/ЄС мотоциклетні КТЗ класифікуються за категоріями таким чином:



$L_6$  – КТЗ із чотирма колесами, маса яких в спорядженому стані не перевищує 350 кг без врахування маси акумуляторних батарей (у випадку електричної силової установки), максимальна конструктивна швидкість яких при будь-якому типі силової установки не перевищує 45 км/год і робочий об'єм двигуна яких, у випадку двигуна внутрішнього згоряння з іскровим запалюванням, не перевищує 50 см<sup>3</sup>, а також максимальна потужність не перевищує 4 кВт, у випадку іншої силової установки (легкі мотоквадроцикли).

$L_7$  – КТЗ з чотирма колесами (які не підпадають під категорію  $L_6$ ), маса яких в спорядженому стані не перевищує 400 кг (або 550 кг для вантажних типів) без врахування маси акумуляторних батарей (у випадку електричної силової установки) і максимальна потужність двигуна яких не перевищує 15 кВт, при будь-якому типі силової установки (мотоквадроцикли).

На відміну від автомобілів для квадроциклів характерна мотоциклетна компоновка: центральне розташування силового агрегата з розміщенням над ним водія, органи управління мотоциклетного типу, відсутність кузова тощо. Логічно, що квадроцикли мають відповідати мотоциклетним стандартам, а не автомобільним. Наприклад, ДСТУ UN/ECE R 60-00:2002 “Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження двоколісних мотоциклів і мопедів стосовно органів керування, які приводить у дію водій, включаючи позначення органів керування, контрольних приладів та індикаторів” до автомобілів застосований бути не може, та й вимоги до автомобілів регламентовані своїми, “автомобільними” стандартами. А суто автомобільний стандарт ДСТУ UN/ECE R 51-02:2004 “Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження колісних транспортних засобів, що мають не менше ніж чотири колеса, стосовно створюваного ними шуму” некоректно застосовувати до мототехніки.

Підтвердження відповідності мотоквадроциклів повинно проводитися саме за мотоциклетними стандартами, і в жодному разі за автомобільними. На користь цього висновку свідчать і такі міркування:

- проблеми мотоквадроциклів і питання нормативних вимог до них в ЄС покладені на групу експертів, відповідальних за сферу мотоциклів, а не на групу, що веде автомобільну чи тракторну галузь;
- мотоквадроцикли виготовляються тими ж заводами, що й мотоцикли і саме на їх базі;

комплектуються багатьма однаковими вузлами та агрегатами. А Органи з сертифікації *дорожніх* транспортних засобів вже мають у своєму розпорядженні накопичену раніше базу документів щодо мототехніки.

### Висновки

Отже, практика показує, що всі мотоквадроцикли, які пройшли омологачію (сертифікацію), мають схвалення типу згідно з “мотоциклетною” директивою 2002/24/ЄС. Заводовиробники отримували у європейських органів із сертифікації і випробувальних лабораторій схвалення типу за окремими властивостями та протоколи випробувань за всіма відповідними мотоциклетними окремими директивами. Нічого автомобільного в царині мотоквадроциклів зустріти не можливо. Та й названі вони не “автоквадроциклами”.

Питання щодо вимог до квадроциклів, з урахуванням положень європейських директив, зокрема директиви 2002/24/ЄС, передбачено в “Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання”, проект якого розроблено Мінінфраструктури України. Набрання чинності цього Порядку визначено постановою КМУ від 09.06.2011 № 738 “Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання”.

### ЛІТЕРАТУРА

1. **Directive 2002/24/EC** of the European Parliament and of the Council.
2. **Directive 2007/46/EC** of the European Parliament and of the Council.
3. **Перелік продукції**, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні.
4. **Правила** обов'язкової сертифікації дорожніх транспортних засобів, їх складових та приладдя.
5. **www.unece.org** “UN Official Documents”
6. **www.latimes.com** “GG Motorrad Technik's GG Quadster: This four-wheeled outlaw can't keep a low profile”
7. **www.thekneeslider.com** “GG Quadster – 4 Cylinder 4 Wheeler”
8. **www.gg-technik.ch** “EICMA Crawls With Quadricycles”
9. **www.autobloggreen.com** “GG Quadster defies classification”