

## СВОДКА ОТЗЫВОВ, ПОЛУЧЕННЫХ В РФ

### на первую редакцию проекта изменения № 1 ГОСТ 33554-2015 «Автомобильные транспортные средства. Содержание загрязняющих веществ в воздухе кабины водителя и пассажирского помещения. Технические требования и методы испытаний»


Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение, предлагаемая редакция	Заключение разработчика
В целом по стандарту	<p style="text-align: center;">ТК 375 «Металлопродукция из черных металлов и сплавов» (№ ТК375/Г-Р-056 от 27.06.2023)</p>	Замечаний и предложений нет	Принято к сведению
	<p style="text-align: center;">ООО «Объединенный инженерный центр» (б/н от 20.07.2023)</p>	<p>Переиздать стандарт с учётом вносимых изменений. <u>Обоснование:</u> На основании п.6.2.2 ГОСТ Р 1.2-2020 изменение разрабатывают, если его объём не превышает 20 % текста стандарта (объём измеряется в издательских листах). В данном случае стандарт состоит из 20 страниц, изменение – из 21 страницы.</p>	<p>Принято На стадии разработки окончательной редакции принято решение о пересмотре стандарта в связи с большим количеством вносимых изменений</p>
	<p style="text-align: center;">ФГБУ ВНИИПО МЧС России (№ ИВ-117-3067-13-1 от 21.07.2023)</p>	Проверить актуальность действия стандартов, указанных в разделе 2 «Нормативные ссылки» и разделе «Библиография».	Принято Проверено, ссылки актуальны
Пункт 3.5	<p style="text-align: center;">Ассоциация Европейского Бизнеса б/н от 07.08.2023</p>	<p>«Пункт 3.5, тип транспортного средства в отношении содержания ЗВ в кабине водителя и пассажирском помещении».</p> <p>В проекте изменений добавлен критерий типа в отношении загазованности в виде типа кузова (группы типов кузовов).</p> <p><u>Предлагаемая редакция:</u> Из пункта 3.5, тип транспортного средства в отношении содержания ЗВ в кабине водителя и пассажирском помещении убрать следующее описание:</p>	<p>Принято частично. Изложено в редакции: «- типа кузова для ТС категории М<sub>1</sub> (в соответствии с требованиями стандарта<sup>1</sup>), действующего на территории государств – членов Евразийского экономического союза):</p>

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение, предлагаемая редакция	Заключение разработчика
		<p>«- типа кузова для ТС категории М1 (в соответствии с требованиями стандарта 1), действующего на территории государств – членов Евразийского экономического союза):  1-ая группа: АА, АВ, АС, АД;  2-ая группа: АЕ;  3-ая группа: ТС специального назначения SA, SB, SC, SD».</p> <p><u>Обоснование:</u>  Влияние конструкции кузова на показатели загазованности мало по сравнению с влиянием конструкции и расположения воздухозаборника системы вентиляции (по опыту испытаний заявителей автомобилей одного типа с кузовами седан, универсал, купе и кабриолет).  При выборе образца для испытаний лаборатория должна руководствоваться критериями автомобиля с наилучшими ожидаемыми характеристиками.  Испытание иного типа кузова допустимо только при обоснованных сомнениях в случае результатов испытаний со значениями, близкими к допустимым.</p>	<p>1-ая группа: АА, АВ, АС, АД; АЕ, АФ;  2-ая группа: ТС специального назначения SA, SB, SC, SD».</p> <p>Разделение на две группы, значительно отличающиеся по техническим характеристикам кузова и назначения, необходимо.</p>
Пункт 3.5	Ассоциация Европейского Бизнеса	<p>В проекте изменений добавлен критерий типа в отношении загазованности в виде:  - конструкции кабины для ТС категории N, в том числе наличия (отсутствия) спальных(ого) мест(а) совмещенности с грузозачным пространством.</p> <p><u>Предлагаемая редакция:</u>  Добавить сноску к пункту следующего содержания:  «допускается проведение испытания транспортного средства в комплектации, не оснащенной спальным(и) местом(ами), с отбором проб из мест возможного расположения спальных мест согласно техническому описанию»</p> <p><u>Обоснование:</u>  В случае, когда грузовой автомобиль, представленный на испытание, не оснащен спальными местами, но кабина может</p>	Принято

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение, предлагаемая редакция	Заключение разработчика
		вмещать такие спальные места, по формальному признаку требуется проводить второе испытание. Во избежание дополнительных затрат заявителя необходимо дать право лаборатории делать дополнительный отбор проб в местах установки спальных мест, отсутствующих в данной комплектации.	
Пункт 3.5	Ассоциация Европейского Бизнеса	<p>«2) Репрезентативным (с ожидаемыми наихудшими показателями) образцом считается ТС с наибольшим по объему двигателем.»</p> <p><u>Предлагаемая редакция:</u></p> <p>2) Репрезентативным (с ожидаемыми наихудшими показателями) образцом считается ТС с наибольшим по объему двигателем. <b>Допускается испытание ТС с меньшим по объему двигателем с корректировкой результатов, пропорциональной расходу отработавших газов на холостом ходу.</b></p> <p><u>Обоснование:</u></p> <p>Заявитель не всегда может предоставить ТС с двигателем наибольшего объема, но при этом за счет прямой пропорциональности объема выбросов и рабочего объема источника выбросов легко применить корректировку.</p>	Отклонено В случае применения стандарта в целях оценки соответствия продукции, в том числе в форме одобрения типа, Заявитель обязан предоставить любую модификацию транспортного средства, относящуюся к заявленному типу, по выбору органа по оценке соответствия. Достоверные доказательства возможности распространения результатов испытаний предлагаемым путем отсутствуют.
Приложение Б, п. Б.2.1	Ассоциация Европейского Бизнеса	<p>«Испытания проводят на ТС с пробегом от 0 до 15000 км.»</p> <p>Дополнить фразой: «по желанию заявителя испытания могут проводиться на ТС с большим пробегом»</p> <p><u>Обоснование:</u></p> <p>Поскольку пробег ТС должен ухудшать показатели, можно дать право заявителю использовать для испытаний, в том числе контрольных, ТС с любым пробегом.</p>	Принято Изложено в редакции: «Б.2.1 Испытания проводят на ТС с пробегом от 0 до 15000 км (по желанию Заявителя испытания могут проводиться на ТС с пробегом более 15000 км)»
Приложение Б, п. Б.3.4.3	Ассоциация Европейского Бизнеса	«Измерения массовых концентраций ЗВ проводят с помощью методов:»	Отклонено. Использование аттестованного газоаналитического оборудования с

Структурный элемент стандарта	Наименование организации или иного лица (номер письма, дата)	Замечание, предложение, предлагаемая редакция	Заключение разработчика
		<p>Метод измерения массовых концентраций ЗВ должен быть любым, если измерение проводится на аттестованном оборудовании с пределами допустимых основных относительных погрешностей, предписанных в Б.3.5.3.</p> <p><u>Предлагаемая редакция:</u> Удалить предписания о методах определения концентраций или сделать их рекомендованными.</p>	<p>требуемыми пределами погрешностей, но не специфичного к конкретному определяемому ЗВ, не позволит получить действительные значения их измеряемых концентраций</p>

Директор Центра «Стандартизация и идентификация» ФГУП «НАМИ»



П.Г. Шачнев

Заместитель руководителя по научной работе – начальник научно-исследовательского комплекса НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

А.Б. Лагузин

Врио заведующего отделением сертификации и стандартизации НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

К.Л. Спрысков

Заведующий отделением экологии транспортных средств НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

Д.В. Кондратьев

Заместитель заведующего отделением экологии транспортных средств НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

Е.В. Гневная

Заведующий лабораторией токсичности автомобилей отделения экологии транспортных средств НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

И.К. Семенихина

Ведущий научный сотрудник отделения экологии транспортных средств НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

З.Ю. Булычева