



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДРС)

вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел./факс (044) 239-76-40
E-mail: inform@drs.gov.ua, Сайт: www.drs.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39582357

на № _____ від _____ 20__ р.

**Міністерство внутрішніх
справ України**

Щодо зауважень та пропозицій

У Державній регуляторній службі України (далі – ДРС) на опрацюванні знаходиться проєкт наказу Міністерства внутрішніх справ України «Про внесення змін до наказу Міністерства внутрішніх справ України від 06 листопада 2019 року № 928» (далі – проєкт наказу), разом з додатками, поданий листом Міністерства внутрішніх справ України від 13.10.2023 № 17156-2023.

Під час розгляду проєкта наказу до ДРС надійшов лист від Громадської спілки «Суб'єкти тестування транспорту на придатність до експлуатації» від 18.10.2023 № 17/10 (копія листа додається) із пропозиціями та зауваженнями до проєкта наказу, положення якого, на їх думку, потребує суттєвого доопрацювання.

Статтю 6 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон), визначено, що громадяни, суб'єкти господарювання, їх об'єднання та наукові установи, а також консультативно-дорадчі органи, що створені при органах державної влади та органах місцевого самоврядування і представляють інтереси громадян та суб'єктів господарювання, мають право, серед іншого, подавати зауваження та пропозиції щодо оприлюднених проєктів регуляторних актів, брати участь у відкритих обговореннях питань, пов'язаних з регуляторною діяльністю.

Звертаємо увагу розробника на те, що одним із ключових принципів державної регуляторної політики, визначених вимогами статті 4 Закону, є принцип прозорості та врахування громадської думки, який передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у



Державна регуляторна служба України

№ 4203/20-23 від 20.10.2023

Підписав: Кучер Олексій Володимирович

Сертифікат: 6FA97849F1B2570D040000088690000BAEF0100

Дійсний: з 13.06.2023 14:27:07 по 13.06.2024 14:27:07

встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Також, відповідно до вимог статті 9 Закону всі зауваження та пропозиції до проєкту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проєкту. За результатами цього розгляду розробник проєкту регуляторного акта повністю чи частково враховує одержані зауваження і пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

З огляду на вищевикладене, з метою дотримання зазначених вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд зазначеного листа та проінформувати заявників і ДРС про результати розгляду.

Додаток: лист Громадської спілки «Суб'єкти тестування транспорту на придатність до експлуатації» від 18.10.2023 № 17/10 на 13 арк. в 1 прим.

**Голова Державної
регуляторної служби України**

Олексій КУЧЕР



**ГРОМАДСЬКА СПІЛКА
«СУБ'ЄКТИ ТЕСТУВАННЯ ТРАНСПОРТУ
НА ПРИДАТНІСТЬ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ»**

Код ЄДРПОУ 43494995. Адреса: 08113, Київська область,
Бучанський район, с.Петрушки, вул.Лісна, буд.№1
☎ 097 3292639, e-mail: spilka.stt@gmail.com

Вих.№17/10 від «18» жовтня 2023 року

Міністерство внутрішніх справ України
04085, м.Київ, вул.Лук'янівська 62
info@hsc.gov.ua

Державна регуляторна служба України
01011, вул.Арсенальна, 9/11
inform@drs.gov.ua

**Зауваження та пропозиції до
проекту наказу Міністерства внутрішніх справ України “Про внесення змін до наказу
Міністерства внутрішніх справ України від 06 листопада 2019 року №928”**

25 вересня 2023 року на офіційному вебсайті Міністерства внутрішніх справ України опубліковано проект наказу Міністерства внутрішніх справ України “Про внесення змін до наказу Міністерства внутрішніх справ України від 06 листопада 2019 року №928”.

Постановою Кабінету Міністрів України від 19 травня 2023 року №514 “Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. №137 і від 31 травня 2012 р. №512” внесено суттєві зміни до обсягів проведення обов'язкового технічного контролю, що у свою чергу вимагає внесення змін до *Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки*, затверджених наказом Мінінфраструктури від 26 листопада 2012 р. № 710 (далі - Вимоги до перевірки №710). Вважаємо за доцільне внесення змін до Порядку моніторингу після внесення відповідних змін до Вимог до перевірки №710, оскільки одночасне прийняття змін до Вимог до перевірки №710 та Порядку моніторингу без узгодження між собою неодмінно призведе до колізій.

Громадська спілка “Суб'єкти тестування транспорту на придатність до експлуатації” водночас висловлює свої зауваження та пропозиції щодо наступного:

1. Щодо строку здійснення моніторингу результатів ОТК та юридичних наслідків нездійснення моніторингу в передбаченій законодавством строк.

Проектом передбачаються зміни до абз.2 п.5 *Порядку проведення моніторингу інформації про результати обов'язкового технічного контролю, що передається суб'єктами здійснення обов'язкового технічного контролю до загальнодержавної бази даних*, який затверджений наказом Міністерства внутрішніх справ України від 06.11.2019 №928 (далі - Порядок моніторингу), відповідно до яких визначається строк проведення моніторингу: “моніторинг здійснюється з використанням ЄДР ТЗ упродовж 10 робочих днів з дня передачі суб'єктами ОТК до реєстру ОТК інформації про результати ОТК”.

Значний строк протягом якого може бути здійснений моніторинг може призвести до експлуатації транспортного засобу з технічними невідповідностями, що створює небезпеку для учасників дорожнього руху.

У зв'язку з цим пропонуємо скоротити строк моніторингу до 5 робочих днів.

Відсутність здійснення моніторингу з використанням ЄДР ТЗ результатів ОТК Уповноваженою особою центру МВС в зазначеній законодавством строк має передбачати юридичні наслідки та не повинна створювати невизначеності для замовників та виконавців ОТК. У зв'язку з цим, у разі не проведення в передбаченій законодавством строк моніторингу результатів ОТК, вважаємо за доцільне передбачити відносно таких результатів ОТК автоматичне проставляння в реєстрі ОТК відмітки «перевірено».

Враховуючи це, пропонуємо доповнити пункт 5 наступним абзацом: «У разі не здійснення моніторингу упродовж 5 робочих днів з дня передачі суб'єктами ОТК до реєстру ОТК інформації про результати ОТК, відносно таких результатів ОТК в реєстрі ОТК автоматично проставляється відмітка «перевірено»».

2. Щодо розмежування статусів “перевірено” та “недійсний”.

Чинною редакцією пункту 6 Порядку моніторингу передбачено, що “за результатами моніторингу уповноважена особа центру МВС, яка його здійснила, проставляє в реєстрі ОТК відмітку “перевірено”, а у разі встановлення однієї або декількох підстав, передбачених пунктом 7 цього Порядку, також проставляє відмітку «недійсний»”.

Водночас дана норма фактично створює ситуацію, при якій у разі встановлення однієї або декількох підстав, передбачених пунктом 7 Порядку моніторингу, спочатку Уповноважена особа центру МВС проставляє відмітку “перевірено”, а через невизначений законодавством термін - проставляє також відмітку “недійсний”.

Для забезпечення визначеності при здійсненні моніторингу Уповноваженою особою центру МВС, пропонуємо розмежувати статуси “перевірено” та “недійсний” та викласти пункт 6 в наступній редакції:

“6. За результатами моніторингу уповноважена особа центру МВС, яка його здійснила, проставляє в реєстрі ОТК відмітку «перевірено» у разі відсутності підстав, передбачених пунктом 7 цього Порядку, а у разі встановлення однієї або декількох підстав, передбачених пунктом 7 цього Порядку, проставляє відмітку «недійсний»”.

3. Щодо застосування в проєкті Порядку моніторингу термінів, які не передбачені чинним законодавством України.

Пунктом 7 проєкту Порядку моніторингу передбачається, що “протокол перевірки технічного стану транспортного засобу (далі - протокол ОТК) визнається територіальним органом з надання сервісних послуг МВС недійсним у разі видачі суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів протоколу ОТК з порушенням Порядку проведення ОТК, Порядку формування бази даних та Вимог до перевірки, зокрема:

- 1) на переданих до реєстру ОТК матеріалах фотофіксації процесу проведення перевірки технічного стану транспортного засобу зафіксовано порушення вимог Порядку проведення ОТК, Порядку формування бази даних та Вимог до перевірки, а саме:

...

на транспортному засобі встановлені не передбачені заводом-виробником або реєстраційними документами додаткове обладнання, елементи конструкції

на транспортному засобі відсутні передбачені заводом-виробником або реєстраційними документами додаткове обладнання, елементи конструкції”.

...

рама, кузов, інші несучі елементи транспортного засобу мають видимі злами, тріщини, наскрізні корозійні пошкодження.”

...

на вітровому склі транспортного засобу в зоні дії склоочисників наявні сколи, тріщини або в зоні огляду з робочого місця водія знаходяться сторонні предмети, які погіршують огляд з робочого місця водія.”

Порядком проведення ОТК, Вимогами до перевірки та Директивою Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року не передбачено терміни “додаткове обладнання”, “несучі елементи транспортного засобу”, “робоче місце водія”.

Враховуючи це, пропонуємо виключити терміни “додаткове обладнання”, “інші несучі елементи”, “робоче місце водія” з проєкту Порядку моніторингу.

4. Щодо можливості застосування інших елементів конструкції, які виконують функцію бокового захисного пристрою.

Проєктом Порядку моніторингу передбачено, що протокол ОТК визнається недійсним у разі якщо “на транспортному засобі відсутні або несправні елементи

конструкції транспортного засобу, передбачені заводом-виробником (немає або некомплектні склоочисники, немає переднього та/або заднього бампера, заднього та/або бокового захисного пристрою тощо), їх конструкцію самовільно змінено, не закріплено згідно з вимогами”.

Оскільки боковий захисний пристрій може бути замінений іншими елементами конструкції (ящики), які виконують його функцію, пропонуємо передбачити наступну редакцію даного абзацу:

“на транспортному засобі відсутні або несправні елементи конструкції транспортного засобу, передбачені заводом-виробником (немає або некомплектні склоочисники, немає переднього та/або заднього бампера, заднього та/або бокового захисного пристрою **(або елементи конструкції, які виконують його функції)**), їх конструкцію самовільно змінено, не закріплено згідно з вимогами”.

5. Щодо перевірки розташування фар та неможливості визначення встановлення заводом-виробником фар при виготовленні транспортного засобу.

Проектом Порядку моніторингу передбачено, що підставою визнання протоколу недійсним є не функціонування фари (або одна з фар) ближнього світла та протитуманних фар транспортного засобу, а також не відповідність вимогам законодавства кількість фар або відсутності їх в разі встановлення заводом-виробником.

Оскільки виконавцями ОТК також контролюється розташування фар щодо відповідності вимогам законодавства, пропонуємо доповнити підставу визнання протоколу ОТК недійсним через невідповідність розташування фар або протитуманних фар.

Враховуючи запроваджений Указом Президента України №64/2022 від 24.02.2023р. воєнний стан на території України, можливість виконавців ОТК отримувати інформацію від заводів-виробників транспортних засобів щодо встановлення фар або протитуманних фар на конкретний транспортний засіб з є обмеженою.

У зв'язку з цим, пропонуємо виключити підставу визнання протоколу ОТК недійсним через відсутність фар в разі їх встановлення заводом-виробником та передбачити перевірку виконавцем ОТК відповідності вимогам щодо кількості, функціонування та розташування фар.

6. Щодо можливості встановлення на одну вісь транспортного засобу різних моделей шин з однаковим малюнком протектора.

Проектом Порядку моніторингу передбачено, що підставою визнання протоколу ОТК недійсним є встановлення на одну вісь транспортного засобу діагональних шин разом з радіальними, ошипованих і неошипованих, морозостійких і неморозостійких, шин різних розмірів чи конструкцій, а також шин різних моделей з різними малюнками протектора для легкових автомобілів, різними типами малюнків протектора.

Відповідно до абз.2 п.6.3.1 ДСТУ 3649:2010 дозволяється встановлення різних моделей шин з однаковими малюнками протектора.

У зв'язку з цим, пропонуємо викласти в наступній редакції:

“на одну вісь транспортного засобу встановлені **шини різних розмірів, типів конструкції (радіальної та діагональної, камерної та безкамерної), з різними малюнками протектора, призначені для застосування в різні сезони**”.

7. Щодо не обладнаних системами гальмування транспортних засобів.

Проектом Порядку моніторингу передбачено, що підставою визнання протоколу ОТК недійсним є те, що жодна з осей транспортного засобу не перебуває на гальмівному стенді (крім транспортних засобів категорій O1 та O2, не обладнаних інерційною системою гальмування) або не зафіксовано загальний вигляд транспортного засобу на гальмівному стенді під час перевірки гальмівної системи методом стендових випробувань.

На практиці зустрічаються КТЗ інших категорій ніж O1 та O2, які не обладнані системами гальмування (наприклад причепи-розпуски для перевезення довгомірних матеріалів (лісопродукція, стовпи для електромереж)). Також п. 16 Порядку №137 передбачено, що фотофіксація процесу перевірки конструкції та технічного стану

транспортного засобу проводиться виконавцем із фіксацією: перевірки гальмівної системи методом стендових випробувань і загального вигляду транспортного засобу на гальмівному стенді, номерного знака та увімкнених сигналів гальмування.

Враховуючи це, пропонуємо викласти даний абзац в наступній редакції:

“жодна з осей транспортного засобу не перебуває на гальмівному стенді (крім транспортних засобів **не обладнаних системами гальмування**) або не зафіксовано загальний вигляд транспортного засобу на гальмівному стенді, **номерного знака та увімкнених сигналів гальмування** під час перевірки гальмівної системи методом стендових випробувань”.

8. Щодо можливості допущення суб'єктом проведення ОТК технічної помилки.

Суб'єктом ОТК передається до Реєстру ОТК за результатами ОТК інформація, яка налічує приблизно 50 символів щодо кожного транспортного засобу.

Проектом Порядку моніторингу не передбачається можливості допущення суб'єктом ОТК технічної помилки (описки), яка може бути виправлена в майбутньому або не є підставою визнання протоколу ОТК недійсним.

У разі визнання більше ніж трьох протоколів ОТК недійсними протягом року, суб'єкту ОТК блокується доступ до загальнодержавної бази даних, а у разі визнання недійсними 10 і більше - суб'єкт ОТК виключається з реєстру суб'єктів проведення ОТК, що означає повну зупинку діяльності.

Отже, при чинному нормативно-правовому регулюванні діяльність суб'єкта ОТК може бути зупинена за 10 технічних помилок, що не відповідає адекватним та збалансованим принципам державної регуляторної політики.

У зв'язку з цим, пропонуємо передбачити неможливість визнання протоколів ОТК недійсними у разі допущення технічної помилки, а саме з наступних підстав:

- 1) невірно введені показники вантажності (вантажопідйомності) у разі, якщо це не призвело до невірного визначення періодичності проходження ОТК;
- 2) невірно введені один або два символи показника одометра (останніх символів);
- 3) невірно введені показники ефективності гальмівної системи та спалин двигуна, якщо відповідність вимогам законодавства підтверджується матеріалами фотофіксації результатів випробування гальмівної системи та перевірки спалин двигуна.

Дані технічні помилки жодним чином не впливають на безпеку дорожнього руху та технічний стан транспортного засобу.

9. Щодо застосування терміну “відхилення в роботі” відносно сигналізації (індикації) про несправність.

Пропонуємо виключити поняття “відхилення в роботі” відносно сигналізації (індикації) про несправність, оскільки даний термін не передбачений обсягами перевірки, які визначені Додатком 5 Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року №137 та може призвести до неоднозначного тлумачення поняття “відхилення в роботі”, оскільки на панелі приладів транспортного засобу може здійснюватись індикація “непрогрітого” двигуна (синім кольором), червоним у разі небезпеки для людей або дуже серйозного пошкодження (окрім увімкненого обігріву), жовтим у разі виходу за межі нормальних робочих показників, зеленим та білим.

10. Щодо визнання протоколу ОТК недійсним через відсутність передачі показників “коливання значення гальмівних сил під час кожного повного оберту колеса (овальність)”.

Відповідно до абз.2 пп.3 п.7 проекту Порядку моніторингу, уповноваженою особою центру МВС визнається протокол ОТК недійсним у разі передачі інформації до реєстру ОТК, яка не містить даних про результати випробувань гальмівних систем або передані показники випробувань не відповідають установленим вимогам. Результати випробувань

гальмівних систем передбачають передачу інформації щодо показника “коливання значення гальмівних сил під час кожного повного оберту колеса (овальність)”.

Відповідно до п.16 Порядку проведення обов’язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, який затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. №137 (далі - Порядок №137), обов’язковий технічний контроль транспортного засобу проводиться згідно з *Технологічними вимогами до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного транспортного засобу*, затвердженими наказом Мінінфраструктури від 15 лютого 2012 р. № 106, і Вимогами до перевірки №710.

Відповідно до п.11 Додатку 1 Вимог до перевірки №710, перевірка гальмових систем здійснюється за методом та вимогами, які визначені пунктами 6.4, 7.4 ДСТУ 3649:2010.

Водночас, жодним нормативно-правовим актом не визначений метод перевірки та нормативні значення коливання значення гальмівних сил під час кожного повного оберту колеса (овальність), що унеможлиблює проведення такої перевірки. Отже, наразі чинним законодавством не визначено яким чином здійснювати зазначену перевірку, а також нормативні значення даного показника, проте передбачена необхідність передачі до Реєстру ОТК даного показника.

Враховуючи викладене, вважаємо за недоцільне визначення підстави визнання протоколу ОТК недійсним за передачу або не передачу інформації щодо вимірювання коливання значення гальмівних сил під час кожного повного оберту колеса (овальність).

Додаток:

1. Порівняльна таблиця запропонованих змін до проєкту наказу Міністерства внутрішніх справ України “Про внесення змін до наказу Міністерства внутрішніх справ України від 06 листопада 2019 року №928”.

**З повагою,
Голова спілки**



Ігор ЧЕРНЕНКО

Порівняльна таблиця запропонованих змін до проєкту наказу Міністерства внутрішніх справ України “Про внесення змін до наказу Міністерства внутрішніх справ України від 06 листопада 2019 року №928”

Положення проєкта акта	Пропозиції громадської спілки “Суб’єкти тестування транспорту на придатність до експлуатації”
<p>5. ... Моніторинг здійснюється з використанням ЄДР ТЗ упродовж 10 робочих днів з дня передачі суб’єктами ОТК до реєстру ОТК інформації про результати ОТК.</p>	<p>5. ... Моніторинг здійснюється з використанням ЄДР ТЗ упродовж 5 робочих днів з дня передачі суб’єктами ОТК до реєстру ОТК інформації про результати ОТК. У разі не здійснення моніторингу упродовж 5 робочих днів з дня передачі суб’єктами ОТК до реєстру ОТК інформації про результати ОТК, відносно таких результатів ОТК в реєстрі ОТК автоматично проставляється відмітка «перевірено». <i>Коментар:</i> пропонуємо скоротити строк протягом якого здійснюється моніторинг з використанням ЄДР ТЗ до 5 робочих днів з дня передачі суб’єктами ОТК до реєстру ОТК інформації про результати ОТК. Відсутність здійснення Уповноваженою особою центру МВС моніторингу з використанням ЄДР ТЗ результатів ОТК в зазначений законодавством строк не повинна створювати невизначеності для замовників та виконавців ОТК. У зв’язку з цим, у разі не проведення в зазначений строк моніторингу з використанням ЄДР ТЗ результатів ОТК, відносно таких результатів ОТК автоматично проставляється в реєстрі ОТК відмітка «перевірено».</p>
<p>6. За результатами моніторингу уповноважена особа центру МВС, яка його здійснила, проставляє в реєстрі ОТК відмітку "перевірено", а у разі встановлення однієї або декількох підстав, передбачених <u>пунктом 7</u> цього Порядку, також проставляє відмітку «недійсний» (Чинна редакція).</p>	<p>6. За результатами моніторингу уповноважена особа центру МВС, яка його здійснила, проставляє в реєстрі ОТК відмітку «перевірено» у разі відсутності підстав, передбачених пунктом 7 цього Порядку, а у разі встановлення однієї або декількох підстав, передбачених пунктом 7 цього Порядку, проставляє відмітку «недійсний».</p>

	<p><i>Коментар:</i> Для забезпечення визначеності при здійсненні моніторингу Уповноваженою особою центру МВС, пропонуємо розмежувати статуси “перевірено” та “недійсний”.</p>
<p>7. Протокол перевірки технічного стану транспортного засобу (далі - протокол ОТК) визнається територіальним органом з надання сервісних послуг МВС недійсним у разі видачі суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів протоколу ОТК з порушенням Порядку проведення ОТК, Порядку формування бази даних та Вимог до перевірки, зокрема:</p> <p>1) на переданих до реєстру ОТК матеріалах фотофіксації процесу проведення перевірки технічного стану транспортного засобу зафіксовано порушення вимог Порядку проведення ОТК, Порядку формування бази даних та Вимог до перевірки, а саме:</p> <p>...</p> <p>на транспортному засобі встановлені не передбачені заводом-виробником або реєстраційними документами додаткове обладнання, елементи конструкції</p> <p>на транспортному засобі відсутні передбачені заводом-виробником або реєстраційними документами додаткове обладнання, елементи конструкції</p>	<p>7. Протокол перевірки технічного стану транспортного засобу (далі - протокол ОТК) визнається територіальним органом з надання сервісних послуг МВС недійсним у разі видачі суб'єктом проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів протоколу ОТК з порушенням Порядку проведення ОТК, Порядку формування бази даних та Вимог до перевірки, зокрема:</p> <p>2) на переданих до реєстру ОТК матеріалах фотофіксації процесу проведення перевірки технічного стану транспортного засобу зафіксовано порушення вимог Порядку проведення ОТК, Порядку формування бази даних та Вимог до перевірки, а саме:</p> <p>...</p> <p>на транспортному засобі встановлені не передбачені заводом-виробником або реєстраційними документами додаткове обладнання, елементи конструкції</p> <p>на транспортному засобі відсутні передбачені заводом-виробником або реєстраційними документами додаткове обладнання, елементи конструкції</p> <p><i>Коментар:</i> Порядком №137, Вимогами до перевірки №710 та іншими нормативно-правовими актами не визначено поняття “додаткове обладнання”.</p> <p>Відповідно до обсягів контролю, який визначений Директивою Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС (далі – Директива 2014/45/ЄС), технічний контроль повинен охоплювати принаймні такі ділянки: (0) ідентифікації транспортного засобу; (1) гальмове</p>

<p>рама, кузов, інші несучі елементи транспортного засобу мають видимі зломи, тріщини, наскрізні корозійні пошкодження</p>	<p>обладнання; (2) кермовий механізм; (3) видимість; (4) освітлювальні прилади та складові електричної системи; (5) осі, колеса, шини, підвіска; (6) ходова частина та навісне устаткування ходової частини; (7) інше обладнання; (8) негативний вплив; (9) додатковий технічний контроль пасажирських транспортних засобів категорій М2 та М3.</p> <p>Обсягами контролю Директиви 2014/45/ЄС не передбачено здійснення перевірок наявності або відсутності додаткового обладнання.</p> <p>рама або кузов, інші несучі елементи транспортного засобу мають видимі зломи, тріщини, наскрізні корозійні пошкодження</p> <p><i>Коментар:</i> Порядком проведення ОТК, Вимогами до перевірки та Директивою 2014/45/ЄС не передбачено термін «несучі елементи транспортного засобу».</p>
<p>на транспортному засобі відсутні або несправні елементи конструкції транспортного засобу, передбачені заводом-виробником (немає або некомплектні склоочисники, немає переднього та/або заднього бампера, заднього та/або бокового захисного пристрою тощо), їх конструкцію самовільно змінено, не закріплено згідно з вимогами</p> <p>фари (або одна з фар) ближнього світла та протитуманні фари транспортного засобу (за наявності) не функціонують, кількість фар не відповідає вимогам законодавства або вони відсутні в разі встановлення заводом-виробником</p>	<p>на транспортному засобі відсутні або несправні елементи конструкції транспортного засобу, передбачені заводом-виробником (немає або некомплектні склоочисники, немає переднього та/або заднього бампера, заднього та/або бокового захисного пристрою (або елементи конструкції, які виконують його функції)), їх конструкцію самовільно змінено, не закріплено згідно з вимогами</p> <p><i>Коментар:</i> боковий захисний пристрій може бути замінений іншими елементами конструкції (ящики), які виконують його функцію.</p> <p>фари (або одна з фар) ближнього світла та протитуманні фари транспортного засобу (за наявності) не функціонують, кількість та/або розташування фар не відповідає вимогам законодавства або вони відсутні в разі встановлення заводом-виробником</p>

<p>...</p> <p>на одну вісь транспортного засобу встановлені діагональні шини разом з радіальними, ошиповані і неошиповані, морозостійкі і неморозостійкі, шини різних розмірів чи конструкцій, а також шини різних моделей з різними малюнками протектора для легкових автомобілів, різними типами малюнків протектора</p> <p>на вітровому склі транспортного засобу в зоні дії склоочисників наявні сколи, тріщини або в зоні огляду з робочого місця водія знаходяться сторонні предмети, які погіршують огляд з робочого місця водія</p> <p>жодна з осей транспортного засобу не перебуває на гальмівному стенді (крім транспортних засобів категорій O1 та O2, не обладнаних інерційною системою гальмування) або не зафіксовано загальний вигляд транспортного засобу на гальмівному стенді під час перевірки гальмівної системи методом стендових випробувань</p>	<p><u>Коментар:</u> Враховуючи запроваджений Указом Президента України №64/2022 від 24.02.2023р. воєнний стан на території України, можливість виконавців ОТК отримувати інформацію від заводів-виробників транспортних засобів є обмеженою.</p> <p>Чинним законодавством встановлені вимоги щодо розташування фар та протитуманних фар.</p> <p>...</p> <p>на одну вісь транспортного засобу встановлені шини різних розмірів, типів конструкції (радіальної та діагональної, камерної та безкамерної), з різними малюнками протектора, призначені для застосування в різні сезони</p> <p><u>Коментар:</u> редакційна правка, яка уточнює формулювання відповідно до абз.2 п.6.3.1 ДСТУ 3649:2010. Різні моделі шин дозволяється встановлювати з однаковими малюнками протектора</p> <p>на вітровому склі транспортного засобу в зоні дії склоочисників наявні сколи, тріщини, або в зоні огляду з робочого місця водія знаходяться сторонні предмети, які обмежують огляд з місця водія</p> <p><u>Коментар:</u> чинним законодавством України не передбачено терміну «робоче місце водія»</p> <p>жодна з осей транспортного засобу не перебуває на гальмівному стенді (крім транспортних засобів не обладнаних системами гальмування) або не зафіксовано загальний вигляд транспортного засобу на гальмівному стенді, номерного знака та увімкнених сигналів гальмування під час перевірки гальмівної системи методом стендових випробувань</p> <p><u>Коментар:</u> на практиці зустрічаються КТЗ інших категорій ніж O1 та O2, які не обладнані системами гальмування (наприклад причепи-розпуски для перевезення довгомірних матеріалів</p>
---	--

<p>показники випробування гальмівної системи транспортного засобу на фотографії результатів випробування гальмівної системи транспортного засобу, зафіксованої на гальмівному стенді, не відповідають інформації про результати випробування гальмівної системи транспортного засобу, переданій до реєстру ОТК</p> <p>показники спалин двигуна транспортного засобу, зафіксованої на фоторафії результатів перевірки вмісту у спалних оксиду вуглецю і вуглеводнів та димності спалин транспортного засобу не відповідають інформації про спалини двигуна, переданій до реєстру ОТК</p> <p>...</p> <p>показник одометра транспортного засобу не відповідає показнику, зазначеному в інформації про результати ОТК</p> <p>...</p> <p>панель приладів транспортного засобу, на якій сигналізація (індикація) сигналізує про несправність (відхилення в роботі)</p>	<p>(лісопродукція, стовпи для електромереж)). Також п. 16 Порядку №137 передбачено, що фотофіксація процесу перевірки конструкції та технічного стану транспортного засобу проводиться виконавцем із фіксацією: перевірки гальмівної системи методом стендових випробувань і загального вигляду транспортного засобу на гальмівному стенді, номерного знака та увімкнених сигналів гальмування</p> <p>показники випробування гальмівної системи транспортного засобу на фотографії результатів випробування гальмівної системи транспортного засобу, зафіксовані на гальмівному стенді, не відповідають вимогам законодавства</p> <p>показники спалин двигуна транспортного засобу, зафіксованої на фоторафії результатів перевірки вмісту у спалних оксиду вуглецю і вуглеводнів та димності спалин транспортного засобу не відповідають вимогам законодавства</p> <p><i>Коментар:</i> В редакції проєкту передбачається визнання недійсним протоколу ОТК через механічну помилку користувача загальнодержавної бази даних.</p> <p>...</p> <p>показник одометра транспортного засобу не відповідає показнику, зазначеному в інформації про результати ОТК (окрім невірно введеного одного або двох останніх символів показника одометра)</p> <p><i>Коментар:</i> В редакції проєкту передбачається визнання недійсним протоколу ОТК через механічну помилку користувача загальнодержавної бази даних.</p> <p>...</p> <p>панель приладів транспортного засобу, на якій сигналізація (індикація) сигналізує про несправність (відхилення в роботі)</p>
--	---

<p>систем, вузлів і агрегатів транспортного засобу</p>	<p>систем, вузлів і агрегатів транспортного засобу</p> <p><i>Коментар:</i> редакційна правка для уникнення неоднозначного тлумачення, оскільки на панелі приладів транспортного засобу може здійснюватись індикація “непрогрітого” двигуна (синім кольором), червоним у разі небезпеки для людей або дуже серйозного пошкодження (окрім увімкненого опалення), жовтим у разі виходу за межі нормальних робочих показників, зеленим та білим.</p>
<p>3) інформація, яка передана до реєстру ОТК та не містить: даних про результати випробувань гальмівних систем (загальна питома гальмова сила, коефіцієнт нерівномірності гальмових сил і тривалість спрацювання робочої гальмової системи, питома гальмова сила стоянкової гальмової системи, коливання значення гальмівних сил під час кожного повного оберту колеса (овальність)) або передані показники випробувань не відповідають установленим вимогам</p>	<p>3) інформація, яка передана до реєстру ОТК та не містить: даних про результати випробувань гальмівних систем (загальна питома гальмова сила, коефіцієнт нерівномірності гальмових сил і тривалість спрацювання робочої гальмової системи, питома гальмова сила стоянкової гальмової системи, коливання значення гальмівних сил під час кожного повного оберту колеса (овальність)) або передані показники випробувань не відповідають установленим вимогам законодавства</p> <p><i>Коментар:</i> Порядком проведення ОТК, Вимогами до перевірки та іншими нормативно-правовими актами не встановленим метод перевірки та нормативні значення коливання значення гальмівних сил під час кожного повного оберту колеса (овальність).</p> <p>Отже, визначення як підстави визнання протоколу ОТК недійсним через відсутність передачі інформації до реєстру ОТК виконавцями щодо коливання значення гальмівних сил під час кожного повного оберту колеса (овальність) є передчасним, оскільки відсутні законодавчі вимоги щодо методу перевірки та нормативних значень.</p>
<p>5) в інформації про результати ОТК, протоколі ОТК один з реквізитів не заповнений або містить недостовірні дані (неправильно зазначено марку, модель, номерний знак, VIN-код, номер кузова, рами чи шасі транспортного засобу (вантажність</p>	<p>5) в інформації про результати ОТК, протоколі ОТК один з реквізитів не заповнений або містить недостовірні дані (неправильно зазначено марку, модель, номерний знак, VIN-код, номер кузова, рами чи шасі транспортного засобу, вантажність</p>

<p>(вантажопідйомність) для транспортних засобів категорій N, O)</p>	<p>(вантажопідйомність) для транспортних засобів категорій N, O у разі якщо це призвело до невірної визначення періодичності проходження обов'язкового технічного контролю</p> <p><i>Коментар:</i> Періодичність проходження обов'язкового технічного контролю визначення статтею 35 Закону України “Про дорожній рух”, а також Порядком №137.</p> <p>Відповідно до положень законодавства, періодичність проходження ОТК для вантажних автомобілів, причепів до них складає:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● до 3,5 тонни - кожні два роки; ● з вантажопідйомністю більше 3,5 тонни - щороку. <p>Водночас зазначення суб'єктом ОТК вантажності (вантажопідйомності) 11,08 тонни, а не 11,088 тонни не призводить до невірної визначення періодичності проходження ОТК та жодним чином не впливає на безпеку дорожнього руху. У зв'язку з цим пропонуємо прибрати “людський чинник” та удосконалити дану норму.</p>
<p>11) суб'єктом ОТК не проведено відеофіксацію процесу перевірки конструкції та технічного стану транспортного засобу або:</p> <p>...</p> <p>відеозаписом зафіксовано, що в зоні огляду з робочого місця водія знаходяться сторонні предмети, які погіршують огляд з робочого місця водія чи відвертають його увагу, вітрове скло має сколи чи тріщини в зоні дії склоочисників</p> <p>...</p> <p>відеозаписом зафіксовано транспортний засіб з відсутніми або несправними (передбаченими заводом-виробником) елементами конструкції (немає або некомплектні склоочисники, немає переднього або заднього бампера, заднього або бокового пристрою тощо), самовільно зміненою конструкцією та/або комплектністю; кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи та спеціальні</p>	<p>11) суб'єктом ОТК не проведено відеофіксацію процесу перевірки конструкції та технічного стану транспортного засобу або:</p> <p>...</p> <p>відеозаписом зафіксовано, що в зоні дії склоочисників вітрового скла знаходяться сторонні предмети, наявні сколи чи тріщини</p> <p><i>Коментар:</i> редакційна правка, в чинному законодавстві відсутнє поняття “робоче місце водія”</p> <p>...</p> <p>відеозаписом зафіксовано транспортний засіб з відсутніми або несправними (передбаченими заводом-виробником) елементами конструкції (немає або некомплектні склоочисники, немає переднього або заднього бампера, заднього або бокового пристрою (елементів конструкції, які виконують його функцію)), самовільно зміненою конструкцією та/або комплектністю;</p>

<p>сигнали якого не відповідають вимогам, установленим законодавством</p>	<p>кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи та спеціальні сигнали якого не відповідають вимогам, установленим законодавством</p> <p><i>Коментар:</i> Враховуючи запроваджений Указом Президента України №64/2022 від 24.02.2023р. воєнний стан на території України, можливість виконавців ОТК отримувати інформацію від заводів-виробників транспортних засобів є обмеженою. Боковий захисний пристрій може бути замінений іншими елементами конструкції (ящики), які виконують його функцію.</p>
---	---

Голова спілки



Ігор ЧЕРНЕНКО