



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Берестейський, 14, м. Київ, 01135,
тел.: (044) 351-40-96, (044) 351-40-35, (044) 351-40-01,
E-mail: miu@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

від _____ 20__ р. № _____

На № _____ від _____ 20__ р.

Державна регуляторна служба України

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України направляє на розгляд та надання рішення відповідно до норм Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Змін до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки» (далі – проект наказу).

Додатки:

1. Проект наказу на 56 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 10 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Заступник Міністра

Сергій ДЕРКАЧ

Андрій Сергійчук 066-756-47-37



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Деркач Сергій Анатолійович
Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000FEEA35006265B200
Дійсний з 13.02.2023 0:00:00 по 12.02.2025 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



284/18/14-24 від 09.01.2024



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

Київ

№ _____

Про затвердження Змін до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки

Відповідно до статті 23 Закону України «Про автомобільний транспорт», абзацу двісті двадцять третього підпункту 20 пункту 4 Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2022 р. № 1400), постанови Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 року № 1166 «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються»,

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Зміни до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методи такої перевірки, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26 листопада 2012 року № 710, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 року за № 2169/22481, виклавши їх у новій редакції, що додається.

2. Відділу технічного регулювання на транспорті забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

3. Сектору зовнішніх комунікацій забезпечити оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра С. Деркача.

Віце-прем'єр-міністр з відновлення
України – Міністр

Олександр КУБРАКОВ



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

до проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Змін до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки»

I. Визначення проблеми

Проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про затвердження Змін до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки» (далі – регуляторний акт) розроблено за власною ініціативою Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Регуляторний акт спрямований поліпшити умови ведення бізнесу у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Стаття 35 Закону України «Про дорожній рух» передбачає, що транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі та зареєстровані територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України, підлягають обов'язковому технічному контролю.

Постановою від 19 травня 2023 року № 514 Кабінетом Міністрів України запроваджено зміни до Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року № 137 (далі – Порядок ОТК).

Серед основних змін Порядку ОТК є оновлені обсяги перевірки технічного стану транспортного засобу та коди оцінки його невідповідності.

Діючі Вимоги до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методи такої перевірки, затвержені наказом Міністерства інфраструктури України від 26 листопада 2012 року № 710, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 року за № 2169/22481 (далі – Вимоги до перевірки), на сьогодні не відповідають та частково дублюють норми Порядку ОТК.

Крім того, Вимоги до перевірки містять посилання на нормативні документи (ГОСТ), які на сьогодні не чинні в Україні, але діють в країні-агресорі російській федерації.

Суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність у сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів зіткнулись з проблемою невідповідностей щодо обсягів перевірки технічного стану колісних транспортних засобів, передбачених в Порядку ОТК та Вимогам до перевірки.

Крім того, під час перевірки документів суб'єктів господарювання, які подаються для включення їх в реєстр суб'єктів обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, Мінінфраструктури, відповідно до Порядку ОТК, перевіряє, зазначену в повідомленні та документах, доданих до нього, інформацію про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам Порядку ОТК та Вимогам до перевірки.

У разі виявлення невідповідностей у повідомленні та доданих до нього документах вимогам, Мінінфраструктури протягом 15 робочих днів з дня надходження повідомлення інформує в письмовій та електронній формі суб'єкта господарювання про виявлені невідповідності із обов'язковим їх зазначенням.

Одною із основних невідповідностей є відсутність у суб'єкта компетенцій у сфері акредитації, а саме відсутність не актуальних, нормативних документів (ГОСТ), які на сьогодні не чинні в Україні.

Зазначене є перепорою для доступу суб'єкта господарювання до ринку обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Також на сьогодні відсутні методи перевірки категорії L (мототехніка) під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Проблема, яку пропонується врегулювати в результаті прийняття регуляторного акта, є важливою і не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів, оскільки потребує нормативно-правового врегулювання.

II. Цілі державного регулювання

Основною ціллю державного регулювання запропонованого регуляторного акта є приведення Вимог до перевірки у відповідність Порядку ОТК, виключення з Вимог до перевірки неактуальних нормативних норм та нормативних документів (ГОСТ).

Це дозволить усунути перепони для суб'єктів господарювання під час включення їх до реєстру суб'єктів обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та оптимізувати процедури проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Також необхідним є актуалізація ДСТУ та Правил ЄЕК ООН, що використовуються при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортних засобів та доповнення методів перевірки категорії L (мототехніка) під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Вимоги до перевірки на сьогодні не відповідають та частково дублюють норми Порядку ОТК (є неактуальними). Неможливість включення до реєстру суб'єктів обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, суб'єктів господарювання, в сфері акредитації яких відсутні недіючі нормативні документи (ГОСТ). Наявність в Вимогах до перевірки неактуальних ДСТУ та Правил ЄЕК ООН, що використовуються при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортних засобів. Відсутність методів перевірки категорії L (мототехніка) під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.
Альтернатива 3 Прийняття регуляторного акта	Прийняття регуляторного акта є обґрунтованим і ефективним способом досягнення цілей та забезпечує розв'язання визначених проблем та надасть можливість збільшити кількість суб'єктів господарювання в сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

	<p>Зменшить час на проведення перевірки в сфері обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, оскільки регуляторний акт містить чіткі вимоги перевірки, а не посилання в інші документи.</p> <p>Оптимізація процедури проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.</p> <p>Актуалізація ДСТУ та Правил ЄЕК ООН що використовуються при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.</p> <p>Доповнення методів перевірки категорії L (мототехніка).</p>
--	---

Інші способи, що не передбачають прийняття регуляторного акта, є неприйнятними оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка обраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання (одиниць)*	-	1051	-	-	1051
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	100%	-	-	100%

* Кількість суб'єктів господарювання – суб'єкти господарювання, які проводять перевірку обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	<p>Проблема не вирішується.</p> <p>Суб'єкти господарювання в сфері акредитації яких відсутні недіючі нормативні документи (ГОСТ) не можуть бути допущені до виконання робіт у сфері обов'язкового технічного контролю.</p> <p>Наявність в Вимогах до перевірки неактуальних ДСТУ та Правил ЄЕК ООН, що використовуються при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортних засобів призводить до неправильної</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

		перевірки технічного стану транспортних засобів під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	<p>Кількість суб'єктів господарювання, які бажають здійснювати свою діяльність у сфері обов'язкового технічного контролю збільшиться.</p> <p>Суб'єкти господарювання, які претендують на включення до реєстру суб'єктів ОТК, у сфері акредитації яких відсутні застарілі ГОСТи (які наявні в чинній редакції Вимог до перевірки), не потребуватимуть витрат додаткових коштів для розширення сфери акредитації.</p> <p>Процедура проведення обов'язкового технічного контролю буде зрозуміла та займатиме менше часу, оскільки оновлені Вимоги до перевірки конкретні дії (каліграфічні схеми, приклади, зразки, таблиці та інше) суб'єкта під час проведення обов'язкового технічного контролю, а не відсилання на інші нормативні документи.</p>	Витрати, які можуть виникати внаслідок дії регуляторного акта, пов'язані із ознайомленням виконавців із положеннями регуляторного акта – 168 грн на одного суб'єкта господарювання.

Під час проведення оцінки впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання середнього підприємництва було окремо кількісно визначено витрати, які виникатимуть внаслідок дії регуляторного акта. Розрахунок витрат викладено у додатку 1 до цього аналізу регуляторного впливу.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Витрати на розширення сфери акредитації для включення до реєстру суб'єктів ОТК.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Витрати, пов'язані із ознайомленням виконавців із положеннями регуляторного акта – 168 грн на одного суб'єкта господарювання. Всі суб'єкти – 176 568 грн.
--	---

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Проблема продовжує існувати.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	4	Проблема вирішується шляхом врегулювання процедури проведення обов'язкового технічного контролю

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Проблема не вирішується. Суб'єкти господарювання в сфері акредитації яких відсутні недіючі нормативні документи (ГОСТ) не можуть бути допущені до виконання робіт у сфері обов'язкового технічного контролю. Наявність в Вимогах до перевірки неактуальних ДСТУ та Правил ЄЕК ООН, що використовуються при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортних засобів призводить до неправильної перевірки технічного стану транспортних	Проблема продовжує існувати.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

		засобів під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.	
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	<p>Кількість суб'єктів господарювання, які бажають здійснювати свою діяльність у сфері обов'язкового технічного контролю збільшиться.</p> <p>Суб'єкти господарювання, які претендують на включення до реєстру суб'єктів ОТК, у сфері акредитації яких відсутні застарілі ГОСТи (які наявні в чинній редакції Вимог до перевірки), не потребуватимуть витрат додаткових коштів для розширення сфери акредитації.</p> <p>Процедура проведення обов'язкового технічного контролю буде зрозуміла та займатиме менше часу, оскільки оновлені Вимоги до перевірки конкретні дії (каліграфічні схеми, приклади, зразки, таблиці та інше) суб'єкта під час проведення обов'язкового технічного контролю, а не відсилання на інші нормативні документи.</p>	Витрати, які можуть виникати внаслідок дії регуляторного акта, пов'язані із ознайомленням виконавців із положеннями регуляторного акта – 168 грн на одного суб'єкта господарювання.	Проблема вирішується шляхом врегулювання процедури проведення обов'язкового технічного контролю

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

Для проходження процедури обов'язкового технічного контролю суб'єкти господарювання мають чітко орієнтуватися у процедурах та нормативних документах щодо проведення обов'язкового технічного контролю.

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

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

У зв'язку з тим, що регуляторний акт не поширюється на суб'єктів малого підприємництва, тест малого підприємництва не розроблявся.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності після опублікування.

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Виходячи з цілей державного регулювання, визначених у розділі II аналізу регуляторного впливу, для відстеження результативності цього регуляторного акта обрано такі показники:

кількість суб'єктів господарювання, які включені до реєстру суб'єктів обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

кількість транспортних засобів, які пройшли обов'язковий технічний контроль;

кількість скарг з боку суб'єктів господарювання, щодо включення їх до реєстру суб'єктів обов'язкового технічного контролю транспортних засобів;

кількість звернень громадян щодо якості та швидкості проведеного обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

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

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією регуляторного акта не зміниться.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватись статистичним методом.

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

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через 180 днів 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 розділі VIII.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Віце-прем'єр-міністр з відновлення
України – Міністр розвитку громад,
територій та інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

«___» _____ 2024 р.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

ВИТРАТИ
на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які
виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	-	-
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (уточнити), гривень Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	168 грн = 14 109 грн / 168 год x 2 прац. (середня заробітна плата за вересень 2023 року в Україні / відпрацьований робочий час штатних працівників у вересні в Україні x кількість працівників до компетенції яких	168 грн



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

		відносяться питання) – дані відкритих джерел інтернет (Пенс.фонд.).	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	168 грн	168 грн
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	1051	1051
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	176 568 грн.	-

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо	-	-	-

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	-	-

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	-	-	-	-



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
 Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Вид витрат	Витрати* на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)	-	-	-	-

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	-	-	-	-

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
 Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства інфраструктури

України від 26 листопада 2012 року

№ 710

(у редакції наказу Міністерства розвитку

громад, територій та інфраструктури

України

_____ 2024 року № _____

ВИМОГИ

до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методи такої перевірки

I. Загальні положення

1. Ці Вимоги застосовуються під час перевірки технічного стану колісних транспортних засобів (далі – КТЗ) суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю, а також автомобільними перевізниками, суб'єктами господарювання, які надають послуги з технічного обслуговування, ремонту КТЗ.

2. У цих Вимогах терміни вживаються в таких значеннях:

автомобіль – колісний транспортний засіб, який урухомлюється джерелом енергії, має не менше ніж 4 колеса, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт;

автобус – автомобіль із кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки;

гальмівний шлях – відстань, що проходить КТЗ під час екстреного гальмування з моменту здійснення впливу на орган керування гальмівною системою до моменту його зупинення;

зона огляду з місця водія вперед - зона огляду через переднє і бокові стекла кабіни, яка обмежена кутом зору водія, що дорівнює 180о у горизонтальній



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

площині, у разі напрямлення лінії зору з місця водія паралельно середній поздовжній площині КТЗ;

інформаційне забезпечення від виробника КТЗ (далі – ІЗВ) - інформація, необхідна для ідентифікації КТЗ, його складників та систем, визначення вимог щодо безпеки, технічного стану, обслуговування і ремонту КТЗ;

колісний транспортний засіб (КТЗ) – транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і привода під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі;

максимальна маса КТЗ – технічно допустима максимальна маса, вказана підприємством-виробником (ця маса може бути більше допустимої «максимальної маси», що зазначається національними компетентними органами);

порожня маса КТЗ (маса порожнього КТЗ) – КТЗ спорядженої маси з навантагою (75 ± 15) кг на місце для сидіння водія (людина або вантаж);

причіп (напівпричіп) – колісний транспортний засіб без власного джерела енергії, що забезпечує його самостійний рух, призначений для руху лише разом з автомобілем;

сумарний кутовий проміжок рульового керування – сумарний кут, на який повертається рульове колесо під дією нормативного зусилля, що діє у протилежних напрямках, за умови відсутності повороту керованих коліс КТЗ.

3. У цих Вимогах скорочення вживаються в таких значеннях:

ВГ – відпрацьовані газы;

Клас А, В, І, ІІ, ІІІ – класи автобусів за пасажиромісткістю;

ПЗС – прилади зовнішні світлові;

Євро-0, -1, -2, -3, -4, -5, -6, EEV – позначки рівнів європейських екологічних норм ТЗ категорій М, N згідно з додатком 2 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;

СО – умовна позначка оксиду вуглецю;

C_nH_m – умовна позначка вуглеводнів;

λ – «лямбда» - безрозмірна величина, що характеризує ефективність згоряння у двигуні через співвідношення повітря та палива, визначене з урахуванням складу газових викидів, яку розраховують за стандартною формулою;

OBD (On-board diagnostics) – це загальна назва вмонтованих (передбачених виробником) систем діагностування транспортних засобів;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

VIN (Vehicle Identification Number) – міжнародного ідентифікаційного номера.

II Вимоги та методи перевірки технічного стану колісного транспортного засобу

1. Ідентифікація транспортного засобу

1.1 Реєстраційні номерні знаки

Реєстраційні номерні знаки перевіряються візуально.

Номерні знаки (або один знак) повинні бути надійно закріплені, інформація на номерному знаку повинна бути розбірливою, та відповідати реєстраційним записам або документам на транспортний засіб.

1.2 Ідентифікаційний/серійний номер або номер шасі транспортного засобу

Ідентифікаційний/серійний номер або номер шасі транспортного засобу перевіряється візуально.

Ідентифікація КТЗ проводиться візуальним порівнянням записів у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу (марка, модель, VIN) або номер кузова (шасі/рами), колір, кількість сидінь) з фактичним станом КТЗ на момент здійснення перевірки.

За відсутності інформації у вищевказаних документах, уповноважена на перевірку транспортного засобу особа, приймає рішення про відповідність конструкції та складників транспортного засобу самостійно (керуючись власним досвідом, спираючись на власні думки та тлумачення).

Вантажність визначається як різниця між повною і спорядженою масами в реєстраційних документах транспортного засобу.

Кількість місць визначається, виходячи з необхідності одночасного дотримання таких умов:

сумарна маса осіб, які знаходяться у транспортному засобі, не повинна призводити до перевищення його припустимої повної маси; маса першої особи приймається рівною 75 кг, кожної наступної – 68 кг;

мають бути дотримані вимоги щодо місць та простору, необхідних для перевезення осіб, відповідно до виду транспортного засобу.

Якщо даним видом транспортного засобу дозволені перевезення осіб, які стоять і/або лежать, крім загальної кількості місць, необхідно також зазначити кількість місць, із загальної кількості місць, які є місцями для осіб, що стоять і/або лежать.

Якщо під час ідентифікації транспортного засобу виявлено, що VIN або номер кузова (шасі/рами) (зокрема, зазначений на табличці виробника),



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

номерний знак, не відповідає інформації у свідоцтві про реєстрацію, наявні очевидні помилки, невідповідності, пов'язані з технічними даними транспортного засобу, подальша перевірка не проводиться.

2. Гальмівна система

2.1. Робоча гальмівна система

Показники ефективності гальмування робочої гальмівної системи, що підлягають контролю, та їхні значення наведено у таблицях 1 та 1. Вибір показників обумовлюється обраним методом контролювання: за методом стендових випробувань або за методом дорожніх випробувань. Метод дорожніх випробувань використовується лише у випадку неможливості проведення випробувань методом стендових випробувань, яка пов'язана з особливостями конструкції КТЗ.

Таблиця показників за методом стендових випробувань

Таблиця 1

Категорія КТЗ	Загальна питома гальмівна сила (γ), не менше ніж	Коефіцієнт нерівномірності гальмівних сил коліс осі, %, не більше ніж
M ₁	0,58 ^{1), 2)}	30
M ₂ , M ₃ , N ₁	0,50 ^{2), 3)}	
N ₂ , N ₃	0,50 ^{4), 5)}	
O ₁ , O ₂ , O ₃ , O ₄	напівпричепи – 0,45 ^{6), 7), 8)} причепи з дишлом – 0,50 ^{6), 7), 8)}	
L ₁	0,42 ^{9), 10)}	–
L ₂ , L ₆	0,40 ^{9), 10)}	–
L ₃	0,50 ^{9), 10)}	–
L ₄	0,46 ^{9), 10)}	–
L ₅ , L ₇	0,44 ^{9), 10)}	–

¹⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих з 1988 р. до 01.01.2012, $\gamma \geq 0,50$.
²⁾ Для КТЗ, не обладнаних антиблокувальною гальмівною системою, $\gamma \geq 0,48$, або для КТЗ, випуску до 1988 р.
³⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 01.01.2012, $\gamma \geq 0,45$.
⁴⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих з 1988 р. до 01.01.2012, $\gamma \geq 0,43$.
⁵⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 1988 р., $\gamma \geq 0,45$.
⁶⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 01.01.2012, $\gamma \geq 0,40$.
⁷⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих з 1988 р. до 01.01.2012, $\gamma \geq 0,43$.
⁸⁾ Для КТЗ з інерційною робочою гальмівною системою $\gamma \geq 0,40$ (за значення штовхального зусилля в зчипному пристрої, Н, не більше ніж: для причепів із центральною чи спареними осями – $0,1 \times M_a \times g$, для двоосьових причепів – $0,067 \times M_a \times g$).
⁹⁾ З використанням обох гальмівних механізмів, або комбінованої гальмівної системи.
¹⁰⁾ Для гальмівних механізмів заднього(их) колеса(их) – не менше ніж 25% від повної маси КТЗ.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Таблиця показників за методом дорожніх випробувань

Таблиця 2

Тип КТЗ	Категорія КТЗ (тягача)	Гальмівний шлях (S_0) для початкової швидкості гальмування (V_0), м ¹), не більше ніж		Усталене сповільнення (j_{yem}), м/с ² , не менше ніж	Ширина смуги руху КТЗ, м, не більше ніж	Розворот КТЗ на кут, °, не більше ніж
		$V_0 = 40$ км/год	$V_0 \neq 40$ км/год			
Одиночні	M ₁	14,7	$V_0 \times (0,10 + V_0 / 150)$	5,8 ⁵⁾	3,5	8
	M ₂ , M ₃ , N ₁	18,3	$V_0 \times (0,15 + V_0 / 130)$	5,0 ^{6), 7)}		
	N ₂ , N ₃	19,5	$V_0 \times (0,18 + V_0 / 130)$	4,5 ⁸⁾		
	L ₁	21,7 ²⁾	$0,1 \times V_0 + 0,0111 \times V_0^2$	3,4 ¹⁰⁾		
		26,9 ³⁾	$0,1 \times V_0 + 0,0143 \times V_0^2$	2,7 ¹¹⁾		
	L ₂ , L ₆	26,9 ⁴⁾	$0,1 \times V_0 + 0,0143 \times V_0^2$	2,7		
	L ₃	17,9 ²⁾	$0,1 \times V_0 + 0,0087 \times V_0^2$	4,4 ¹⁰⁾		
		25,3 ³⁾	$0,1 \times V_0 + 0,0133 \times V_0^2$	2,9 ¹¹⁾		
L ₄	20,8 ⁴⁾	$0,1 \times V_0 + 0,015 \times V_0^2$	3,6			
Авто-поїзди	M ₁	16,6	$V_0 \times (0,15 + V_0 / 150)$	–		
	N ₁ , N ₂ , N ₃	19,5	$V_0 \times (0,18 + V_0 / 130)$	–		

¹⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., допускається збільшення нормативу гальмівного шляху на 10 %.

Примітка. За потреби, значення гальмівного шляху обчислюють за параметрами гальмівної діаграми відповідно до методики обчислення параметрів ефективності робочої гальмівної системи

²⁾ вказано гальмівний шлях при гальмуванні переднім гальмівним механізмом.

³⁾ вказано гальмівний шлях при гальмуванні заднім гальмівним механізмом.

⁴⁾ вказано гальмівний шлях при гальмуванні як заднім так і переднім гальмівним механізмом.

⁵⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих з 1988 р. до 01.01.2012 р., $j_{yem} \geq 5,0$ м/с².

⁶⁾ Для КТЗ, не обладнаних антиблокувальною гальмівною системою, $j_{yem} \geq 4,8$ м/с².

⁷⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 1988 р., $j_{yem} \geq 4,5$ м/с².

⁸⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 1988 р., $j_{yem} \geq 4,3$ м/с².

⁹⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 1988 р., $j_{yem} \geq 4,0$ м/с².

¹⁰⁾ вказано усталене сповільнення при гальмуванні переднім гальмівним механізмом

¹¹⁾ вказано усталене сповільнення при гальмуванні заднім гальмівним механізмом

У разі нехарактерної затримки наростання та/або відсутності плавності зміни гальмівного зусилля (при поступовому приведенні в дію органу керування гальмівною системою) будь-якого з коліс, оцінюється одним з наведених методів:

за прямим вимірюванням (визначення часу спрацювання гальмівної системи на стенді для перевірки гальмівної системи КТЗ);

опосередковано за показниками гальмівної сили (стендові випробування);

дорожні випробування щодо визначення надмірного відхилення від прямолінійного руху транспортного засобу або затримки зростання сповільнення.

2.2. Стоянкова гальмівна система



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Орган керування стоянковою гальмівною системою має фіксуватися в усіх положеннях, передбачених конструкцією КТЗ.

Показником ефективності гальмування стоянкової гальмівної системи є або загальна питома гальмівна сила (за методом стендових випробувань), або можливість утримування КТЗ у нерухомому стані протягом не менше ніж 5 хв. на ділянці дороги з нормованим поздовжнім ухилом (для методу дорожніх випробувань).

Значення загальної питомої гальмівної сили та нормованого поздовжнього ухилу наведено нижче у таблиці 3:

Таблиця 3

Тип КТЗ	Категорія КТЗ (тягача)	Стан навантаження ¹⁾	Загальна питома гальмівна сила (γ_r), не менше ніж	Поздовжній ухил ділянки дороги, %
Одиночні	M, O ₁ , O ₂	максимальна маса	0,16	16
		фактичному на час перевірки стані навантаження	0,23	23
	N, O ₃ , O ₄	максимальна маса	0,16	16
		фактичному на час перевірки стані навантаження	0,31	31
	L ²⁾	фактичному на час перевірки стані навантаження	0,16	16
Автопоїзди	M, N	максимальна маса	0,12 ³⁾	12 ³⁾
	M, N	фактичному на час перевірки стані навантаження	–	31 ³⁾

¹⁾ пріоритет надається повній масі КТЗ
²⁾ за наявності стоянкової гальмівної системи у конструкції КТЗ
³⁾ за відсутності стоянкової гальмівної системи у категорії O – за умови проведення у дію лише СГС тягача

2.3. Інші гальмівні системи

Працездатність зносостійкої (допоміжної, безгальмового сповільнення, тривалої дії) гальмівної системи визначається візуальною перевіркою за допомогою гальмівного стенда або дорожніми випробуваннями.

Під час визначення запасу стисненого повітря/вакууму, на гальмівному стенді при вимкненому двигуні перевіряється ефективність робочої гальмівної системи для чотиритактного повного приведення в дію органу керування гальмівної системи. Під час такої перевірки ефективність робочої гальмівної системи не повинна знизуватись.

Зниження тиску стисненого повітря у ресиверах пневматичного або пневмогідравлічного приводу контролюють за наявності явних витоків стисненого повітря, що відчуваються на слух, та спірних питань щодо герметичності.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Зниження тиску стисненого повітря у ресиверах пневматичного або пневмогідравлічного привода має бути не більше ніж 0,05 Мпа (0,5 кгс/см²) протягом:

30 хв – у разі вільного положення органу керування робочої гальмівної системи;

15 хв – у разі повного приведення в дію органу керування робочою гальмівною системою.

Умови проведення контролю зниження тиску повітря у ресиверах пневматичного або пневмогідравлічного привода:

до початку випробувань тиск повітря у ресиверах має дорівнювати значенню верхньої границі регулювання тиску згідно з ІЗВ;

протягом проміжку часу, що контролюють, компресор не повинен працювати.

Система автоматичного гальмування причепа, обладнаного гальмівною системою, має бути роботоздатна, перевіряється візуально шляхом від'єднання та повторного приєднання з'єднувальних магістралей пневматичного/електричного гальмівного приводу.

Перевірка автоматичного гальмування причепа, обладнаного інерційною гальмівною системою здійснюється шляхом перевірки наявності та стану страхувального тросу.

Наявність тріщин, деформацій, непередбачені контакти трубопроводів, рівень та стан гальмівної рідини, стан системи сигналізації та контролю гальмівної системи та додаткових систем підвищення стійкості і керованості КТЗ, технічний стан регуляторів гальмівних сил та інших складників гальмівної системи перевіряють візуально або приведенням у дію, якщо це необхідно.

2.4. Контроль ефективності робочої гальмівної системи

Метод стендових випробувань робочої гальмівної системи.

Для стендових випробувань використовують роликові гальмівні стенди, що відповідають вимогам до роликових гальмівних стендів.

Загальну питому гальмівну силу γ_2 обчислюють за формулою, а коефіцієнт нерівномірності гальмівних сил коліс будь-якої осі K_n , – за формулою.

Примітка. Розрахунки за формулами виконують або автоматично, якщо гальмівний стенд має таку функцію, або вручну – за її відсутності.

За результат визначення K_n беруть його максимальне значення, яке набувається протягом змінення гальмівних сил від 50 % до 100 % від їхнього максимального значення.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

де Σ – сума максимальних гальмівних сил усіх коліс КТЗ, Н;
 g – прискорення вільного падіння, м/с²;
 n – кількість коліс КТЗ, на які діє гальмівна система.

де $P_{2л}, P_{2п}$ – гальмівні сили, відповідно, лівого та правого коліс однієї осі, Н;
 $P_{2лmax}$ – значення гальмівної сили, найбільше з $P_{2л}$ або $P_{2п}$, Н.

Примітка. Не дозволено використовувати значення гальмівних сил, отримані за умов, якщо колеса КТЗ заблоковано.

Умови проведення стендових випробувань робочої гальмівної системи.

КТЗ випробовують у стані максимальної маси або актуальному на час перевірки стані навантаженні.

Значення коефіцієнтів сумісності панок автопоїзда K_c обчислюють за формулою.

де $\gamma_{\tau_n}, \gamma_{\tau_n}$ – загальна питома гальмівна сила, відповідно, наступних та попередніх ланок автопоїзда, починаючи з тягача.

Примітка 1. Для автопоїздів, до складу яких входять КТЗ виробництва після 1988 року, K_c дозволено не контролювати.

Примітка 2. Число коефіцієнтів сумісності має бути на одиницю менше ніж число ланок автопоїзда.

Примітка 3. Для автопоїзда у складі сідельного тягача та напівпричепи навантажу на зчипному пристрої враховують у масі тягача.

Умови проведення стендових випробувань робочої гальмівної системи.

КТЗ випробовують у стані максимальної маси або з частиною цієї маси, яка відповідає навантазі на випробну вісь.

Примітка 1. Дозволено випробовувати КТЗ із пневматичним приводом робочої гальмівної системи у стані порожньої маси. У разі, якщо не досягнута ефективність гальмування, в цьому випадку її перераховують за методикою обчислення параметрів ефективності робочої гальмівної системи.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
 та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Примітка 2. Дозволено випробовувати КТЗ з гідравлічним приводом робочої гальмівної системи у стані порожньої маси.

Зусилля на органі керування робочої гальмівної системи залежить від категорії КТЗ та має бути не більше ніж:

M_1 – 490 Н;

M_2, M_3, N_1, N_2 та N_3 – 686 Н;

L_1, L_2, L_3, L_4, L_6 – 200 Н для ручного привода;

L_1, L_2, L_3, L_4, L_6 – 350 Н для ножного привода;

L_5, L_7 – 500 Н.

Примітка. Зусилля на дублюючих органах керування робочої гальмівної системи учбових КТЗ повинно бути не більше ніж передбачено для даної категорії.

КТЗ, ефективність робочої гальмівної системи якого залежить від роботи двигуна, випробовують під час його роботи у режимі мінімальної частоти обертання холостого ходу.

Метод дорожніх випробувань робочої гальмівної системи.

Умови проведення дорожніх випробувань робочої гальмівної системи.

Дорога для випробувань має бути з цемента- чи асфальтобетонним покритвом. Поверхня дороги має бути суха, чиста та рівна. Поздовжній і поперечний ухили – не більше ніж 1,5 %. Ширина – не менше ніж 7,5 м.

КТЗ випробовують у стані порожньої маси та встановленими засобами вимірювань (за потреби – з оператором – випробовувачем).

Випробовування здійснюють із від'єднаним від трансмісії двигуном, а також із увімкненими приводами додаткових рушійних мостів та розблокованими трансмісійними диференціалами, якщо це передбачено конструкцією КТЗ.

Випробовування КТЗ проводять із «холодними» гальмівними механізмами.

Під час гальмування робочою гальмівною системою водію заборонено коригувати траєкторію руху КТЗ, якщо цього не потребує безпека руху. У випадку коригування траєкторії результат випробування не зараховують.

Під час випробовування робочої гальмівної системи початкова швидкість гальмування має бути в межах від 35 км/год до 45 км/год, КТЗ, які за технічними характеристиками не можуть рухатися з такою швидкістю, гальмування починають із максимально можливої швидкості. Норматив гальмівного шляху обчислюють за однією з формул таблиці 2 відповідно до категорії КТЗ.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Примітка 1. Для КТЗ із приводом робочої гальмівної системи, джерелом енергії якого не є мускульне зусилля водія, дозволено зусилля на органі керування не контролювати.

Примітка 2. Для КТЗ, не обладнаних пристроями регулювання гальмівних сил, нормативне зусилля на органі керування робочою гальмівною системою (або відповідний рівень енергії) має бути зменшене у співвідношенні M_p/M_a . Цю умову можна виконувати за допомогою упору, який обмежує хід органу керування робочою гальмівної системи. Якщо при цьому ефективність гальмування гірша, ніж наведено у таблицях 1 або 2, то випробовування повторюють для КТЗ із максимальною масою без зменшення нормативного зусилля.

Випробовують робочу гальмівну систему у режимі екстреного повного гальмування за умови разового впливу на орган керування.

Усталене сповільнення чи гальмівний шлях визначають як середнє арифметичне, зведене до десятих часток, за результатами двох гальмувань (у протилежних напрямках). Якщо різниця між будь-яким із цих значень та середнім більше ніж 10 %, випробовування повторюють.

Вимоги щодо безпеки під час проведення дорожніх випробовувань.

Перед проведенням контрольних гальмувань КТЗ виконують попередні гальмування з початкових швидкостей 20 км/год та 30 км/год, витримуючи усі умови проведення дорожніх випробувань робочою гальмівної системи (окрім вимог щодо початкової швидкості гальмування та усталеного сповільнення).

Ділянка дороги, на якій проводять випробовування, має бути достатніх розмірів для проведення випробовування та бути перекрита для руху сторонніх КТЗ.

Контроль ефективності стоянкової гальмівної системи

Метод стендових випробувань стоянкової гальмівної системи.

За можливості, контроль проводять для двох напрямків обертання коліс осі, на яку діє стоянкова гальмівна система. За результат беруть найменше з обчислених значень.

Умови проведення стендових випробувань стоянкової гальмівної системи.

Зусилля на ручному механічному органі керування має бути не більше ніж 392 Н для КТЗ категорії M_1 та 588 Н для КТЗ інших категорій. Зусилля на ножному органі керування має бути не більше ніж 490 Н для КТЗ категорії M_1 та 687 Н для КТЗ інших категорій.

КТЗ випробовують з «холодними» гальмівними механізмами. Шини КТЗ мають бути чисті та сухі, без сторонніх предметів у протекторі. Тиск повітря в них повинен відповідати вимогам ІЗВ. Під час проведення стендових випробувань дотримуються вимог щодо безпеки відповідного розділу експлуатаційної документації гальмівного стенда.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

2.5. Метод дорожніх випробувань стоянкової гальмівної системи

Умови проведення дорожніх випробувань.

Випробовування стоянкової гальмівної системи проводять для двох положень КТЗ на ухилі: передніми колесами вниз та передніми колесами вгору.

Дорога для випробовування має бути з цементно- або асфальтобетонним покритвом. Поверхня дороги має бути рівна, суха і чиста. Поперечний ухил – не більше ніж 1,5 %, поздовжній ухил – відповідно до таблиці 1.3. КТЗ випробовують з «холодними» гальмівними механізмами. Шини КТЗ мають бути чисті та сухі. Тиск повітря в них має бути згідно з ІЗВ. Випробовування здійснюють із від'єднаним від трансмісії двигуном, а також із ввімкненими приводами додаткових рушійних мостів та розблокованими трансмісійними диференціалами, якщо це передбачено конструкцією КТЗ.

Вимоги щодо безпеки під час проведення дорожніх випробувань стоянкової гальмівної системи.

КТЗ страхують відповідними до розміру його коліс противідкатними упорами, які встановлюють на дорозі нижче по ухилу на відстані не менше ніж 0,1 м та не більше ніж 0,15 м від коліс найбільш навантаженої осі КТЗ.

Перед проведенням контрольних гальмування КТЗ виконують попередні гальмування з початкових швидкостей 20 км/год та 30 км/год, витримуючи усі умови проведення дорожніх випробувань робочої гальмівної системи (окрім вимог щодо початкової швидкості гальмування та усталеного сповільнення).

Ділянка дороги, на якій проводять випробовування, має бути достатніх розмірів для проведення випробовування та бути перекрита для руху сторонніх КТЗ.

Контроль ефективності гальмування зносостійкої гальмівної системи

Метод дорожніх випробувань

Під час гальмування зносостійкої гальмівної системи необхідно визначити усталене сповільнення КТЗ у діапазоні швидкостей від 35 км/год до 25 км/год, який можна контролювати за допомогою спідометра КТЗ.

Умови проведення дорожніх випробувань зносостійкої гальмівної системи мають відповідати наступним вимогам: Дорога для випробувань має бути з цементно- чи асфальтобетонним покритвом. Поверхня дороги має бути суха, чиста та рівна, поздовжній і поперечний ухили – не більше ніж 1,5 %. Ширина – не менше ніж 7,5 м., шини КТЗ мають бути чисті та сухі, тиск повітря в них має бути згідно з ІЗВ.

2.6. Методика обчислювання параметрів ефективності робочої гальмівної системи

Значення гальмівного шляху (S_2) за параметрами гальмівної діаграми згідно з ДСТУ 2886 обчислюють за формулою:



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

$$S_2 = V_0 / 3,6 \cdot (\tau_3 + 0,5 \cdot \tau_n) + V_0^2 / (26 \cdot j_{вст}),$$

- де V_0 – початкова швидкість гальмування, км/год;
 τ_3 – проміжок часу від початку гальмування КТЗ до моменту виникнення сповільнення (гальмівної сили), с;
 τ_n – тривалість наростання сповільнення, с;
 $j_{вст}$ – усталене сповільнення КТЗ, м/с².

Максимальну гальмівну силу кожного колеса КТЗ ($P_{z, макс}$) пневматичної гальмівної системи на стенді ($\tau_{ст}$) обчислюють за формулами:

$$P_{z, макс} = P_{z2} + (P_{z2} - P_{z1}) \cdot (p_3 - p_2) / (p_2 - p_1),$$

- де P_{z1} – сила, що витрачається на прокручування незагальмованого колеса, Н;
 P_{z2} – максимальна гальмівна сила, отримана під час випробовування КТЗ у стані порожньої маси, за відсутності блокування коліс, Н;
 p_1 – тиск повітря, за якого на колесі КТЗ виникає гальмівна сила, МПа;
 p_2 – тиск повітря, що відповідає максимальній гальмівній силі колеса під час випробовування КТЗ у стані порожньої маси, МПа;
 p_3 – тиск повітря у виконавчому органі пневмопривода у разі повного приведення у дію органа керування робочою гальмівною системою (і положення регулятора гальмівних сил, що відповідає стану максимальної маси КТЗ), МПа (не більше значення нижньої границі регулювання тиску стисненого повітря у приводі робочої гальмівної системи згідно з ІЗВ).

Примітка 1. *Дозволено застосовувати більшу кількість точок для лінійної екстраполяції, інші, точніші методи екстраполяції, а також перерахування нормативів ефективності робочої гальмівної системи для методу стендових випробувань КТЗ у проміжному стані – від порожньої до максимальної маси.*

Примітка 2. *У випадку перевищення отриманої величини загальної питомої гальмівної сили значення, максимально можливого за умови зчеплення коліс з опорною поверхнею (1,0), чи невідповідності ефективності робочої гальмівної системи нормативним значенням, необхідно повторити випробовування для КТЗ із максимальною масою.*

3. Система керування

Стан кермової передачі, кріплення корпусу кермової передачі, стан з'єднань кермового механізму, працездатність з'єднань кермового механізму, підсилювач керма, стан керма/руків'я керма, колонка керма/поворотна вилка та амортизатори керма, люфт керма, поворотний диск керованих коліс причепа, електронний підсилювач керма (EPS) перевіряється візуально або приведенням у дію, якщо це необхідно.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Рівень робочої рідини в резервуарі насоса підсилювача рульового керування (за наявності) має відповідати вимогам виробника КТЗ.

Система сигналізації та контролю та електропідсилювач рульового керування (за наявності) повинні функціонувати згідно з вимогами виробника КТЗ.

Максимальні кути повороту рульового колеса та керованих коліс мають обмежувати лише пристрої, передбачені конструкцією КТЗ. Рульове колесо повинно обертатися без ривків та заїдань в усьому діапазоні кута його повороту.

Пристрій фіксування рульової колонки з регульованим положенням рульового колеса має фіксувати та утримувати колонку в усіх положеннях, зазначених у виробника КТЗ.

Сумарний кутовий проміжок рульового керування повинен відповідати значенням наведених в Таблиці 4:

Таблиця 4

Категорія КТЗ	Сумарний кутовий проміжок, не більше ніж ¹⁾
M ₁ , M ₁ G, M ₂ , M ₂ G, N ₁ , N ₁ G	10° (25°)
M ₃ , M ₃ G, N ₂ , N ₂ G, N ₃ , N ₃ G	20° (25°)

¹⁾ У дужках наведено значення для КТЗ, випуску до 1988 р.

Самочинний поворот рульового колеса та (або) керованих коліс КТЗ із підсилювачем рульового керування перевіряють на мінімальній і підвищеній частотах обертання холостого ходу двигуна, спостерігаючи за рульовим колесом та (або) керованими колесами, встановленими в положення для прямолінійного руху.

Осьовий люфт рульового колеса, рухомість рульової колонки в площинах, поздовжніх до її осі, картера рульового механізму та деталей рульового привода відносно одне одного або шасі (кузова) КТЗ, підтікання робочої рідини в гідросистемі підсилювача, незатягнуті та не застопорені нарізні з'єднання деталей та вузлів рульового керування, проміжки в з'єднаннях важелів поворотних цапф та шарнірах рульових тяг, система сигналізації та контролю та електропідсилювач рульового керування (за наявності) повинні бути працездатними.

Наявність осьового переміщення рульового колеса та рульової колонки перевіряють послідовно прикладаючи до рульового колеса сили в протилежних напрямках уздовж осі рульового валу та в площині рульового колеса, перпендикулярно до колонки, а також сил, протилежних у різних площинах, які проходять крізь вісь рульової колонки.

Проміжки в з'єднаннях деталей та вузлів рульового привода, затягнення кріплень картера рульового механізму, важелів поворотних цапф та стан шарнірів рульових тяг перевіряють повертанням рульового колеса відносно нейтрального положення в кожну сторону та прикладанням безпосередньо до деталей та вузлів привода сил у протилежних напрямках. За потреби,



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

використовують засоби для визначання проміжків у з'єднаннях рульового привода і підвіски та спеціалізовані засоби вимірювальної техніки.

Наявність у рульовому керуванні і його приводі деталей та вузлів із залишковою деформацією, тріщинами, пошкодженнями та слідами ремонту методами паяння чи зварювання перевіряють огляданням.

Рівень робочої рідини в резервуарі насоса підсилювача кермового механізму (за наявності) перевіряють органолептично.

Максимальні кути повороту рульового колеса та керованих коліс перевіряють огляданням після запускання двигуна, по чергово повертаючи рульове колесо на максимальний кут повороту в кожену сторону від нейтрального положення, встановивши транспортний засіб над оглядовою канавою або на поворотні пристрої або на підйомнику з опорою на керовані колеса, повернути кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки або скористатися спеціально адаптованим детектором люфту керма.

***Примітка.** Дозволено застосовувати інші методи зменшення тертя у плямі контакту керованих коліс з опорною поверхнею, зокрема перевіряти на КТЗ, який рухається зі швидкістю не більше ніж 10 км/год.*

Пристрій фіксування положення рульової колонки відповідно до з регульованим положенням рульового колеса перевіряють послідовно прикладаючи зусилля у протилежних напрямках від руки до рульового колеса в його площині.

Сумарний кутовий проміжок рульового кермування перевіряють використовуючи засоби вимірювальної техніки для визначення сумарного кутового проміжку в рульовому керуванні з фіксуванням початку повороту керованих коліс.

У разі роботи двигуна КТЗ на мінімальній частоті обертання колінчастого валу в режимі холостого ходу керовані колеса встановлюють у нейтральне положення. Рульове колесо повертають плавно, без ривків спочатку в одну сторону, а потім в протилежну. При цьому мають бути зареєстровані кути повороту рульового колеса у момент досягнення зусилля на ньому 10 Н або початку повороту будь-якого з керованих коліс. Величину сумарного кутового проміжку рульового кермування визначають як суму кутів повороту рульового колеса в протилежних напрямках.

Не дозволено:

самочинний поворот рульового колеса та (або) керованих коліс КТЗ із підсилювачем рульового кермування;
осьовий люфт рульового колеса;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

рухомість рульової колонки в площинах, поздовжніх до її осі, картера рульового механізму та деталей рульового привода відносно одне одного або шасі (кузова) КТЗ;

підтікання робочої рідини в гідросистемі підсилювача;
незатягнуті та не застопорені нарізні з'єднання деталей та вузлів рульового керування;

наявність у рульовому керуванні і його приводі деталей та вузлів із залишковою деформацією, тріщинами, пошкодженнями та відремонтованих методами паяння чи зварювання;

проміжки в з'єднаннях важелів поворотних цапф та шарнірах рульових тяг.

4. Оглядовість

Поле огляду, стан скла, дзеркал або пристроїв заднього огляду, передні склоочисники, склоомивачі перевіряється візуально або приведенням у дію, якщо це необхідно.

Наявність сколів чи тріщин вітрового скла перевіряється візуально, за наявності дозволених пошкоджень – вимірюванням геометричних розмірів.

Не дозволено розміщувати предмети (за винятком документів, що передбачені законодавством) або наносити покриття, які обмежують огляд з місця водія, відвертають його увагу, погіршують прозорість скла (обтічника) і можуть спричинити небезпеку травмування учасників дорожнього руху.

Обтікач мототехніки повинен бути надійно закріплений, не мати будь-яких тріщин та пошкоджень.

Примітка 1. У верхній частині вітрового скла дозволено встановлювати смугу прозорої кольорової плівки, ширина якої не перевищує мінімальної відстані між верхніми межами вітрового скла і зони його очищення склоочисниками.

Примітка 2. За наявності зовнішніх дзеркал з обох боків КТЗ категорії М1 дозволено встановлювати на задньому склі жалюзі або штори.

Світлопропускання стекол має бути не менше ніж 70 %.

Примітка 1. Світлопропускання стекол, що не входять до зони огляду з місця водія вперед та за умови встановлення зовнішніх дзеркал з обох боків КТЗ, може бути менше ніж 70 %.

Примітка 2. Дозволено не контролювати світлопропускання стекол КТЗ за наявності їх маркування згідно з Правилами ООН № 43 та відсутності додаткового покриття, що зменшує світлопропускання;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Примітка 3. Дозволено не контролювати світлопропускання стекол автомобілів, які використовується для оперативних завдань.

КТЗ категорій М, N та L (які мають кузов та вітрове скло, за виключенням обтічників) мають бути обладнані передбаченими конструкцією склоочисниками та склоомивачами вітрового скла. Якщо будь-яке інше скло конструктивно обладнано склоомивачами, які необхідні для забезпечення оглядовості, то їх комплектність та працездатність обов'язкова.

Частота переміщення щіток по мокрому склу в режимі максимальної швидкості склоочисників має бути не менше ніж 35 подвійних ходів за хвилину.

Щітки склоочисників не мають бути пошкодженими і мають виконувати відповідні функції.





У разі вимкнення склоочисників щітки мають зайняти передбачене конструкцією крайнє положення.

Склоомивачі мають подавати рідину у зону очищення скла у кількості, достатній для його змочування.

На вітровому склі КТЗ не дозволено наявність сколів чи тріщин в зоні роботи склоочисника з боку водія. У інших зонах вітрового скла допускають незначні пошкодження основні види і максимальні розміри яких наведені у таблиці 5:

Основні види пошкоджень вітрового скла КТЗ

Таблиця 5

Умовна назва	Орієнтовний зовнішній вигляд	Допустимий розмір
Тріщина		Максимальна довжина 50 мм
«Кратер»		Максимальний діаметр 10 мм
«Підкова»		Максимальний діаметр 10 мм
«Зірка»		Максимальний діаметр 20 мм







ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

«Око»		Максимальний діаметр 15 мм
Комбіноване пошкодження одного виду		Не допускається
Комбіноване пошкодження різних видів		
		

Для визначення світлопропускання скла КТЗ відповідно застосовують метод, викладений у рекомендаціях (настановах) підприємства-виробника відповідного засобу вимірювальної техніки.

5. Фари, світловідбивачі, електрообладнання

Фари, передні та задні габаритні ліхтарі, бічні габаритні ліхтарі, ліхтарі повного габариту та лампи денного освітлення, стоп-сигнали, ліхтарі повороту та сигнал аварійної зупинки, передні та задні протитуманні ліхтарі, ліхтарі заднього ходу, освітлення заднього номерного знака, ретрорефлектори, видимі (світловідбивні) позначки та задні маркувальні таблички, сигнальні індикатори, обов'язкові для приладів зовнішнього освітлення перевіряється візуально, а за необхідності перевірка функціонування з використанням відповідного обладнання.

Не дозволено змінювати розташування обов'язкових приладів зовнішніх світлових (далі – ПЗС), їх демонтувати, а також змінювати режим роботи ПЗС.

Не дозволено застосовувати зруйновані та з тріщинами на світловідбивальних поверхнях або розсіювачах ПЗС, установлювати будь-які пристрої, що обмежують їхню видимість, наносити покриття на ПЗС (тонування, фарбування тощо), що зменшує світлопропускання, змінює їхню силу світла, світлорозподіл або колір. Допускається використання ПЗС з незначними пошкодженнями, які не впливають на випромінюване світло, герметичність та основні характеристики ПЗС.

На знятих із виробництва КТЗ, або на тих, що приведено у відповідність до вимог цього стандарту або переобладнано згідно з погоджувальними



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

документами, дозволено встановлювати ПЗС від інших КТЗ, які мають відповідне маркування, із застосуванням вимог Правил ООН № 48.

Сигналізатори вмикання світлових приладів мають бути роботоздатні та мати передбачені конструкцією символи.

На КТЗ, випуску до 2003 року, наявність ліхтарів заднього ходу, бічних показників повороту, задніх протитуманних ліхтарів, додаткових сигналів гальмування та аварійної сигналізації являється факультативним.

На причепах до вантажних та легкових автомобілів, випуску до 2003 року, встановлювати передні габаритні ліхтарі не обов'язково.

Для інших ПЗС застосовують вимоги відповідні до року розроблення КТЗ серій поправок до Правил ООН № 48, Правил №53, Правил №74.

Кількість, колір та наявність ПЗС на КТЗ визначають відповідно до таблиці 6:

Таблиця 6

Найменування ПЗС	Колір ПЗС	Необхідність установлення ПЗС (обов'язково – ТАК, факультативно – НІ, заборонено – Н/З), кількість ПЗС для КТЗ категорій ¹⁹																	
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	L ₁	L ₂	L ₃	L ₄	L ₅	L ₆	L ₇	
Фара дальнього світла	Білий	ТАК, 2 або 4	ТАК, 2 або 4	ТАК, 2 або 4	ТАК, 2 або 4	ТАК, 2 або 4	ТАК, 2 або 4 або 6	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	НІ, 1 або 2	НІ, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	НІ, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	
Фара ближнього світла	Білий	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	
Передня протитуманна фара	Білий або жовтий	НІ, 2	НІ, 2	НІ, 2	НІ, 2	НІ, 2	НІ, 2	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	НІ, 1 або 2	НІ, 1 або 2	НІ, 1 або 2	Н/З	НІ, 1 або 2	
Задня фара (ліхтар заднього ходу)	Білий	ТАК, 1 або 2 ¹⁾	ТАК, 1 або 2 або 4 ¹⁾	ТАК, 1 або 2 або 4 ¹⁾	ТАК, 1 або 2 або 4 ¹⁾	ТАК, 1 або 2 або 4 ¹⁾	ТАК, 1 або 2 або 4 ¹⁾	НІ, 1 або 2 або 4 ¹⁾	ТАК, 1 або 2 або 4 ¹⁾	ТАК, 1 або 2 або 4 ¹⁾	ТАК, 1 або 2 або 4 ¹⁾	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	
Показник повороту	передній	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	НІ, 2	НІ, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	НІ, 2	ТАК, 2	
	Бічний (з кожного боку)	ТАК, 1, НІ, 1	ТАК, 1, НІ, кількі сть залеж ить від довжи ни	ТАК, 1, НІ, кількі сть залеж ить від довжи ни	ТАК, 1, НІ, 1	ТАК, 1, НІ, кількі сть залеж ить від довжи ни	ТАК, 1, НІ, кількі сть залеж ить від довжи ни	Н/З	Н/З	НІ, кількі сть залеж ить від довжи ни	НІ, кількі сть залеж ить від довжи ни	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
	задній	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ²⁾	ТАК, 2 або 4 ²⁾	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ²⁾	ТАК, 2 або 4 ²⁾	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ²⁾	ТАК, 2 або 4 ²⁾	ТАК, 2 або 4 ²⁾	ТАК, 2 або 4 ²⁾	НІ, 2	НІ, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	НІ, 2	ТАК, 2
Аварійний сигнал ²⁾	Автомобільний	ТАК	ТАК	ТАК	ТАК	ТАК	ТАК	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	НІ	НІ	Н/З	НІ	



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 00:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Найменування ПЗС		Колір ПЗС	Необхідність установлення ПЗС (обов'язково – ТАК, факультативно – НІ, заборонено – Н/З), кількість ПЗС для КТЗ категорій ¹⁹																
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	L ₁	L ₂	L ₃	L ₄	L ₅	L ₆	L ₇
Світла гальмування (стоп-сигнал)	основний	Червоний	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ³⁾	ТАК, 2 або 4 ³⁾	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ³⁾	ТАК, 2 або 4 ³⁾	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ³⁾	ТАК, 2 або 4 ³⁾	ТАК, 2 або 4 ³⁾	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2
	додатковий	Червоний	ТАК, 1	НІ, 1	НІ, 1	ТАК, 1 ⁴⁾	НІ, 1 ²⁰⁾	НІ, 1 ²⁰⁾	НІ, 1 ²⁰⁾	НІ, 1 ²⁰⁾	НІ, 1 ²⁰⁾	НІ, 1 ²⁰⁾	Н/З	Н/З	НІ, 1 ²⁰⁾	НІ, 1 ²⁰⁾	НІ, 1 ²⁰⁾	Н/З	НІ, 1 ²⁰⁾
Ліхтар освітлення заднього номерного знаку		Білий	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, не менше ніж 1	ТАК, 1	ТАК, 1	ТАК, 1	ТАК, 1	ТАК, 1	ТАК, 1	ТАК, 1
Передній габаритний ліхтар (мідфарник)		Білий (Автожовтий) ⁸⁾	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2	НІ, 1 або 2	НІ, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	НІ, 1 або 2	ТАК, 1 або 2
Задній габаритний ліхтар		Червоний	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ⁶⁾	ТАК, 2 або 4 ⁶⁾	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ⁶⁾	ТАК, 2 або 4 ⁶⁾	ТАК, 2	ТАК, 2 або 4 ⁶⁾	ТАК, 2 або 4 ⁶⁾	ТАК, 2 або 4 ⁶⁾	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2
Задній проілюмінаний ліхтар		Червоний	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	Н/З	Н/З	НІ, 1 або 2	НІ, 1 або 2	НІ, 1 або 2	Н/З	НІ, 1 або 2
Стоянковий вогонь	передній	Білий	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
	задній	Червоний	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	НІ ⁷⁾ , 1 або 2	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
Контурний вогонь	передній	Білий	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
	задній	Червоний	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁸⁾ , 2 або 4	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
Задній світлодіодний пристрій	нетрикутної форми	Червоний	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК або НІ ⁹⁾ , 2 або 4	НІ ¹⁰⁾ , 2	НІ ¹⁰⁾ , 2	НІ ¹⁰⁾ , 2	НІ ¹⁰⁾ , 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2
	трикутної форми	Червоний	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	ТАК ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК ⁹⁾ , 2 або 4	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
Передній світлодіодний пристрій нетрикутної форми		Білий	НІ або ТАК ^{11), 9)} , 2 або 4	НІ або ТАК ^{11), 9)} , 2 або 4	НІ або ТАК ^{11), 9)} , 2 або 4	НІ або ТАК ^{11), 9)} , 2 або 4	НІ або ТАК ^{11), 9)} , 2 або 4	НІ або ТАК ^{11), 9)} , 2 або 4	ТАК ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК ⁹⁾ , 2 або 4	ТАК ⁹⁾ , 2 або 4	НІ 1	НІ 1	Н/З	Н/З	Н/З	НІ 1	Н/З
Бічний світлодіодний пристрій нетрикутної форми		Автожовтий ¹²⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Найменування ПЗС	Колір ПЗС	Необхідність установлення ПЗС (обов'язково – ТАК, факультативно – НІ, заборонено – Н/З), кількість ПЗС для КТЗ категорій ¹⁹																
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	L ₁	L ₂	L ₃	L ₄	L ₅	L ₆	L ₇
Бічний габаритний ліхтар	Автожовтий ¹²⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	ТАК ¹³⁾ або НІ, кількість залежить від довжини ¹⁴⁾	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
Світлодіючий пристрій нетрикутної форми, який встановлено на педалях ²⁾		Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	ТАК, ⁴⁾	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
Денний ходовий вогонь	Білий	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, ²⁾	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, ²⁾	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, ²⁾	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, ²⁾	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, ²⁾	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, ²⁾	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	НІ, ¹⁾ або 2	НІ, ¹⁾ або 2	НІ, ¹⁾ або 2	Н/З	НІ, ¹⁾ або 2
Маркування з покращеними світлодіючими характеристиками	бокове	Н/З	НІ, залежить від встановлення	НІ, залежить від встановлення	НІ, залежить від встановлення	ТАК ¹⁵⁾ або НІ ¹⁶⁾ , залежить від встановлення	ТАК ¹⁵⁾ або НІ ¹⁷⁾ , залежить від встановлення	Н/З	НІ, залежить від встановлення	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, залежить від встановлення	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, залежить від встановлення	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
	заднє	Н/З	НІ, залежить від встановлення	НІ, залежить від встановлення	НІ, залежить від встановлення	ТАК ¹⁵⁾ або НІ ¹⁶⁾ , залежить від встановлення	ТАК ¹⁵⁾ або НІ ¹⁷⁾ , залежить від встановлення	Н/З	НІ, залежить від встановлення	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, залежить від встановлення	ТАК ¹⁵⁾ або НІ, залежить від встановлення	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
	переднє	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	НІ, залежить від встановлення	НІ, залежить від встановлення	НІ, залежить від встановлення	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 00:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Найменування ПЗС	Колір ПЗС	Необхідність встановлення ПЗС (обов'язково – ТАК, факультативно – НІ, заборонено – Н/З), кількість ПЗС для КТЗ категорій ¹⁹																
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	L ₁	L ₂	L ₃	L ₄	L ₅	L ₆	L ₇
<p>1) Один обов'язково і один факультативно на КТЗ категорії M₁ та усіх інших КТЗ, довжина яких не перевищує 6 м. Два обов'язково і два факультативно на усіх КТЗ, довжина яких перевищує 6 м крім КТЗ категорії M₁. Для категорії O₁ – факультативно, але в разі встановлення, кількість залежить від довжини.</p> <p>2) Два обов'язково і два факультативно на КТЗ категорій M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃, O₄.</p> <p>3) Два обов'язково і, в разі відсутності додаткового сигналу гальмування, два факультативно на КТЗ категорій M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃, O₄.</p> <p>4) Не обов'язково для КТЗ з відкритим кузовом вперше зареєстрованих до 2016 року.</p> <p>5) Обов'язково на причепах шириною більше ніж 1,6 м, факультативно на причепах шириною менше ніж 1,6 м.</p> <p>6) Два обов'язково і, в разі відсутності контурних вогнів, два факультативно на КТЗ категорій M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃, O₄.</p> <p>7) Факультативно на КТЗ довжиною не більше ніж 6 м та шириною не більше ніж 2 м.</p> <p>8) Обов'язково на КТЗ, габаритна ширина яких перевищує 2,1 м. Факультативно на КТЗ, габаритна ширина яких становить від 1,8 м до 2,1 м.</p> <p>9) Два обов'язково і два додаткових, у разі того, що вони не знижують ефективність обов'язкових ПЗС.</p> <p>10) Факультативно за умови, що вони згруповані з іншими задніми ПЗС.</p> <p>11) Обов'язково на КТЗ, у яких усі повернуті вперед фари з рефлекторами є такими, що ховаються.</p> <p>12) Крайній позаду може бути червоним, якщо він згрупований, комбінований або суміщений з будь-яким іншим червоним заднім ПЗС.</p> <p>13) Обов'язково на усіх КТЗ довжина яких перевищує 6 м.</p> <p>14) Принаймні один ПЗС має бути встановлений у середній третині КТЗ, тоді як крайній спереду ПЗС має бути розташований на відстані не більше ніж 3 м від переднього краю КТЗ; у разі причепів ця відстань включає довжину зчіпного пристрою. Відстань між двома суміжними ПЗС не має бути більше ніж 4 м. Відстань між крайнім позаду ПЗС і заднім краєм КТЗ не має бути більше ніж 1 м.</p> <p>15) Обов'язково для КТЗ вперше зареєстрованих з 2016 року.</p> <p>16) Не обов'язково для КТЗ з повною масою, що не перевищує 7,5 т.</p> <p>17) Не обов'язково для тягачів напівпричепів.</p> <p>18) Для КТЗ категорії L, у випадку встановлення двох передніх габаритів (по одному з кожного боку).</p> <p>19) У разі встановлення двох ліхтарів одного призначення повинна виконуватись умова їх симетричного розташування відносно поздовжньої осі транспортного засобу.</p> <p>20) Факультативно.</p> <p>21) Факультативно для КТЗ категорій M та N виробництва до 2003 року, та для КТЗ категорій L.</p> <p>22) Вимога для мопедів з педалями.</p>																		



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

5.1. Фари ближнього, дальнього світла та протитуманні фари.

Фари ближнього, дальнього світла та протитуманні фари мають бути укомплектовані джерелами світла та відрегульовані згідно з вимогами виробника КТЗ.

Не дозволено застосовувати на КТЗ фари, призначені для експлуатування на дорогах із лівостороннім рухом.

Не дозволено використовувати джерела світла не передбачені виробником КТЗ.

Початковий кут нахилу променів фар ближнього світла має відповідати значенню, вказаному виробником КТЗ у інформаційному забезпеченні виробника або в маркуванні безпосередньо поруч із фарами, або на таблиці підприємства-виробника.

За відсутності даних щодо початкового кута нахилу променів фар ближнього світла, яке вказано виробником, початковий кут нахилу променів фар або розташування світлотіньової межі на контрольному екрані (малюнок) має відповідати значенням, наведеним у таблиці 7:

Таблиця 7

Відстань від нижнього краю видимої поверхні фари до опорної поверхні (h), мм	Нахил променя фари ближнього світла донизу у вертикальній площині, %	Різниця вертикальних координат точок P та O на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, мм
$h < 800$	1,0 ÷ 1,5	50 ÷ 75
$800 \leq h \leq 1000$	1,0 ÷ 2,0	50 ÷ 100
$1000 \leq h \leq 1200$	1,5 ÷ 2,0	75 ÷ 100
$h > 1200$	2,0 ÷ 2,5	100 ÷ 175

Сила світла кожної фари, що працює в режимі «ближнє світло», має відповідати значенням, наведеним у таблиці 8:

Таблиця 8

Тип світлорозподілу фари	Сила світла, кд	
	у напрямку вихідної осі фари, не більше ніж	у точці на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, із координатою – 0,1 м вертикально униз від точки P, не менше ніж
C, CR	800	1600
HC, HCR, DC, DCR	950	2200

Найяскравіша частина світлового пучка фари в режимі «дальнє світло» повинна бути сконцентрована біля точки O, розміщення якої наведено на малюнку.

Розташування точок O та P залежно від типу світлорозподілу зображено на малюнку 1:



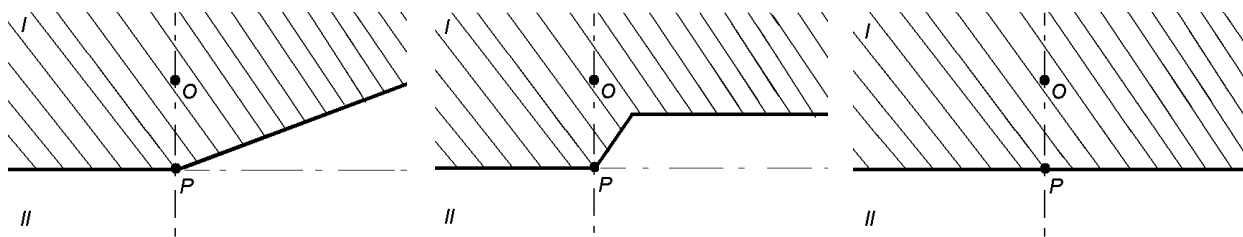
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024



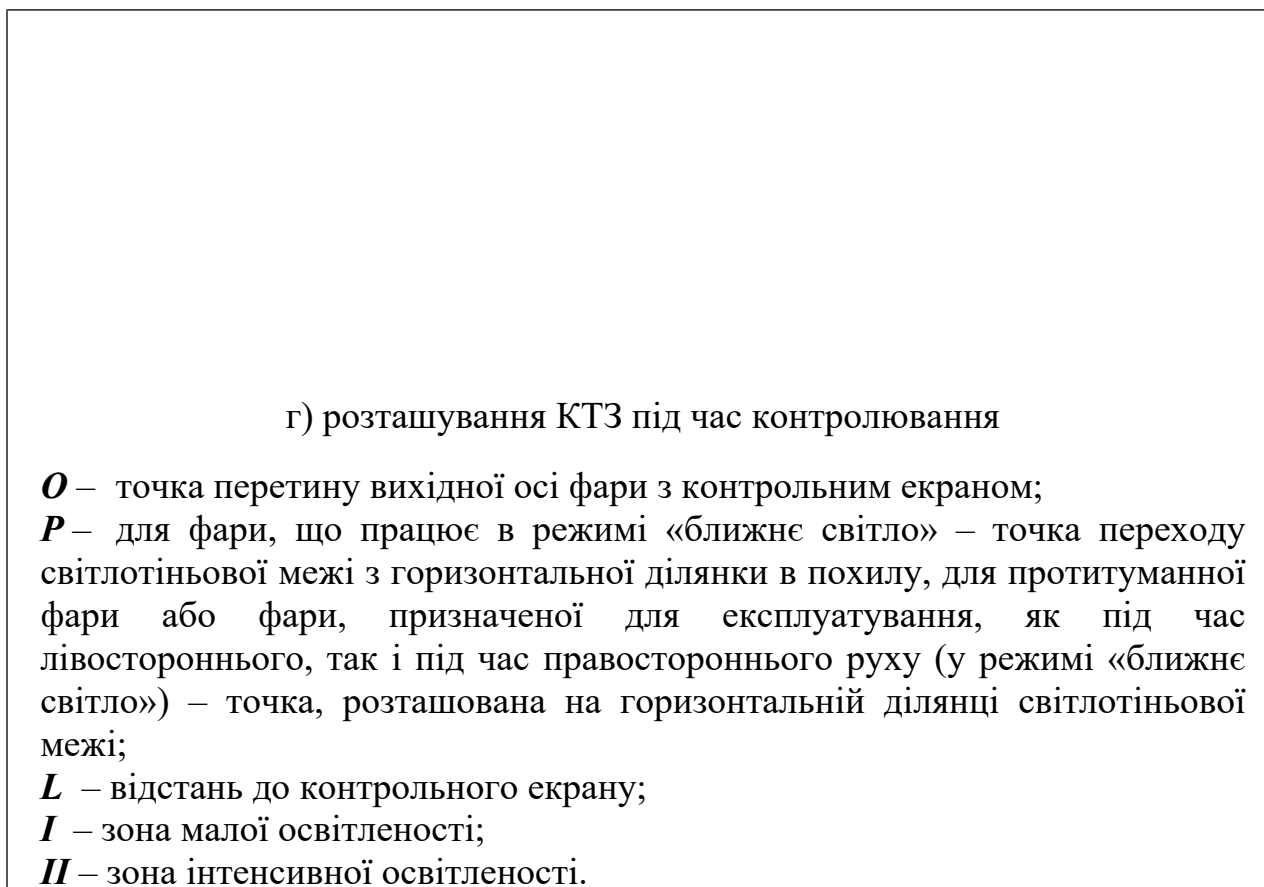
а) фари ближнього світла з похилою правою ділянкою світлотіньової межі

б) фари ближнього світла з ламаною правою ділянкою світлотіньової межі

в) протитуманної фари або фари ближнього світла, яка призначена для експлуатування як під час лівостороннього, так і під час правостороннього руху

Мал. 1

визначання параметрів розташування світлотіньової межі на контрольному екрані зображено на малюнку 2:



Для автомобілів з адаптивною системою освітлення дозволяється використання електронного інтерфейсу автомобіля.

Мал. 2



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
 Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Сумарна сила світла усіх фар у режимі «дальнє світло», має бути не менше ніж 20 000 кд і не більше ніж 225 000 кд.

Кут нахилу променів протитуманних фар або розташування світлотіньової межі на контрольному екрані повинні відповідати вимогам, наведеним у таблиці 9:

Таблиця 9

Відстань від нижнього краю видимої поверхні фари до опорної поверхні, мм	Нахил донизу променя протитуманної фари у вертикальній площині, %	Різниця вертикальних координат точок <i>P</i> та <i>O</i> на контрольному екрані, віддаленому від фари на 5 м, мм
250 – 750	2,0	100
Більше ніж 750	4,0	200

Сила світла кожної протитуманної фари, виміряна у точці *O* (малюнок 1), має бути не більше ніж 625 кд.

5.2. Світлові сигнальні вогні

Габаритні вогні, контурні вогні та знак автопоїзда повинні функціонувати у сталому режимі. Ліхтар освітлення заднього номерного знаку має вмикатися одночасно з габаритними вогнями та надійно освітлювати поверхню номерного знаку.

Сигнали гальмування мають вмикатися під час приведення у дію відповідних органів керування гальмівних систем та функціонувати у сталому режимі весь період гальмування. Допускають роботу сигналу гальмування у миготливому режимі лише у разі задіяння екстреного гальмування (така функція може бути передбачена виключно виробником КТЗ).

Ліхтар заднього ходу має вмикатися лише у разі вмикання передачі заднього ходу.

Показчики поворотів та бічні повторювані показників мають функціонувати в проблісковому режимі з такими параметрами:

частота проблісків (миготіння) - $(90 \pm 30) \text{ хв}^{-1}$;

показчики поворотів, розташовані на одному боці КТЗ, повинні працювати в одній фазі.

Аварійна сигналізація повинна забезпечувати синхронне увімкнення усіх показників повороту та бічних повторювачів повороту у проблісковому режимі.

Задні протитуманні ліхтарі повинні вмикатися за умови увімкнення фар ближнього світла, дальнього світла або передніх протитуманних фар та функціонувати у сталому режимі.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Сила світла світлових сигнальних вогнів має відповідати значенням, наведеним у таблиці 10:

Таблиця 10

Назва світлового сигнального вогню	Сила світла за вихідною віссю, кд	
	не менше ніж	не більше ніж
Показчик повороту:		
– передній	58,0	860
– задній з постійною силою світла	32,0	200
– задній зі змінною силою світла в режимі роботи:		
– вдень	82,0	700
– вночі	26,0	120
– бічний повторювач	0,4	200
Сигнал гальмування:		
– з постійною силою світла	26	100
– із змінною силою світла в режимі роботи:		
– вдень	83	520
– вночі	19	80
Габаритний:		
– передній	2	60
– передній, вмонтований у фару	1	100
– задній (а також верхній)	1	12
Стоянковий	1	60
Заднього ходу	51	600
Задній протитуманний	48	300
Знак автопоїзда	2	60
<i>Примітка 1. У разі комбінації з двох вогнів значення максимальної сили світла має бути збільшене в 1,4 рази.</i>		
<i>Примітка 2. Силу світла ПЗС, за винятком фар ближнього та дальнього світла, контролюють за потреби (наприклад, за відсутності знака офіційного затвердження, виникнення спірних питань щодо потужності джерел світла або нанесення покриву на ПЗС тощо).</i>		
<i>Примітка 3. У разі застосування в ПЗС світлодіодів, або інших точкових джерел світла, повинні бути працездатні не менше ніж 75% таких джерел світла.</i>		

5.3 Методи

Відповідність вимогам щодо наявності та розташування обов'язкових ПЗС, встановлення додаткових ПЗС, режиму роботи ПЗС, стану ПЗС, замінених ПЗС, сигналізаторів вмикання ПЗС, кількості ПЗС, кольору ПЗС, вимог щодо джерел світла ПЗС, призначення ПЗС, вмикання ПЗС перевіряють органолептично.

Під час контролювання початкового кута нахилу променів фар ближнього світла та передніх протитуманних фар, сили світла фар ближнього світла, сили світла дальнього світла та сили світла передніх протитуманних фар, коректор кута нахилу фар (за наявності) приводять у стан, який відповідає початковому нахилу (положення «0»).

Розташування світлотіньової межі на контрольному екрані (кут нахилу фар) визначають вимірюванням різниці вертикальних координат точок *P* та *O* (малюнок 1).



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Відстань від центрів розсіювачів фар до поверхні контрольного екрана має бути $(5 \pm 0,05)$ м.

Примітка. Дозволено збільшувати відстані від вихідного центра розсіювача до поверхні контрольного екрана до $(10 \pm 0,1)$ м. У цьому випадку значення нормативних відхилів параметрів регулювання фар та координати контрольних точок пропорційно збільшують.

Дозволено використовувати засоби вимірювальної техніки з орієнтувальним пристроєм (наприклад реглоскоп), який забезпечує результати випробувань, еквівалентні результатам, отриманим за допомогою контрольного екрана.

Силу світла фар, які працюють у режимі «дальнє світло», вимірюють у місці розташування найяскравішої частини світлового пучка.

Силу світла ПЗС контролюють з урахуванням таких вимог:

У разі застосування фотометричного приладу, який визначає величину освітленості, силу світла обчислюють за формулою:

$$\text{де } \begin{array}{l} I - \text{ сила світла, кд;} \\ E - \text{ освітленість, лк;} \\ L - \text{ відстань фотометрування (рисунок), м.} \end{array}$$

Фотоприймач і ПЗС, що контролюють, мають бути захищені від сторонніх засвічувань.

Дозволено наявність сторонніх джерел світла із сумарною силою світла, яка не перевищує 50 % нормативного значення для ПЗС, що контролюють, але її має бути враховано.

У разі контролювання сили світла покажчиків повороту за результат вимірювань слід брати її максимальну величину.

Частоту миготіння покажчиків повороту та бічних повторювачів повороту необхідно визначати не менше ніж за 10 проблісками.

5.4. Вимоги до засобів вимірювальної техніки та випробувального обладнання

Границя допустимої основної похибки має бути не більше ніж, у разі вимірювання:

- лінійних розмірів (абсолютна) $\pm 0,008$ м;
- параметрів часу (абсолютна) $\pm 0,1$ с;
- тиску повітря в шинах (зведена) $\pm 5,0$ %;
- сили світла (зведена) $\pm 15,0$ %;
- майданчик, призначений для проведення контролювання, має бути



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

горизонтальним, рівним, із допустимим відхилом ± 3 мм на 1 м у будь-якому напрямку;

площина контрольного екрану має бути перпендикулярною до площини майданчика, призначеного для проведення контролю, та вихідної осі ПЗС, із допустимим відхилом ± 2 %.

6. Осі, колеса, шини та підвіска

6.1. Осі

Осі, цапфи, підшипники, амортизатори, маточини, пружини, амортизатори, торсіони, важелі підвіски, пневматичні елементи підвіски перевіряються візуально шляхом встановлення транспортного засобу на оглядову канаву або на підйомник.

Використання обладнання для контролю підвіски детекторів люфту коліс (в оглядовій канаві або на підйомнику) можливе і рекомендоване для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн.

6.2. Колеса та шини

Колеса та шини перевіряються візуально, шляхом прокручування, вивішеного над землею на транспортному засобі, розташованому над оглядовою ямою або на підйомнику, або прокочування транспортного засобу вперед і назад над оглядовою ямою.

КТЗ мають бути укомплектовані пневматичними шинами (далі – шини) і колесами, які передбачені виробником КТЗ.

Не дозволено установлювати на одній осі КТЗ шини різних розмірів, типів конструкції (радіальної, діагональної, камерної, безкамерної), моделі з різними рисунками протектора, призначених для застосування в різні сезони.

Шини мають бути без пошкоджень (проколів, порізів), що оголюють корд чи брекер, а також відшарувань та здутин протектора.

Не дозволено установку на КТЗ шин із застосуванням додаткових елементів (прокладок), зі зміною напрямку обертання шини спрямованого обертання.

Тиск повітря у шинах кожної осі має відповідати значенням, передбаченими виробником КТЗ або загальними правилами експлуатування автомобільних шин. Не дозволено замінювати золотники заглушками, пробками та іншими пристосуваннями.

Не дозволено установлювати на передній осі автобусів класу III відновлені шини.

Не дозволено:

відсутність принаймні одного болта, гайки або інших деталей кріплення дисків чи ободів коліс;

послаблення моменту затягнення деталей кріплення коліс;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

наявність тріщин на дисках, у закраїні обода, в замковій канавці;
ремонтівання деталей методами зварювання, якщо технологію не узгоджено з виробником;

встановлення коліс із застосуванням деталей кріплення, що не передбачені виробником КТЗ, зокрема будь-яких додаткових деталей;

наявність будь-яких дефектів на робочих поверхнях насадових ободів, що спричиняють втрату герметичності з'єднань із безкамерною шиною;

гострі крайки, вм'ятини бортових закраїн;

збільшені отвори для кріплення коліс (дисків).

6.3. Контроль висоти рисунка протектора

Висота рисунка протектора шин повинна відповідати таким значенням, зазначеним в таблиці 11

Таблиця 11

Категорія КТЗ	Висота рисунка протектора шин, мм, не менше ніж
M1, M1G, N1, N1G, O1	1,6
M2, M2G, M3, M3G	2,0
N2, N2G, N3, N3G, O2 – O4	1,0
L	0,8

Висоту рисунка протектора не вимірюють у місцях уступів біля основи елементів рисунка у зоні перетину канавок.

Для шин, які мають суцільне ребро у центрі бігової доріжки, висоту рисунка протектора вимірюють біля країв цього ребра.

Для шин підвищеної прохідності вимірювання висоти рисунка протектора проводять між ґрунтозачіпками по центру чи у місцях, щонайменше віддалених від центра бігової доріжки.

Допускається безконтактне стендове вимірювання висоти рисунка протектора.

На шинах з індикаторами зношування допускається визначати гранично допустиму висоту рисунка протектора за появи принаймні одного з індикаторів.

Послаблення моменту затягування деталей кріплення дисків чи коліс перевіряється за допомогою динамометричних ключів чи аналогів які його заміняють або простукуванням болтових з'єднань.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

7. Шасі та елементи закріплення на шасі

Шасі та елементи, закріплені на шасі (лонжерони, поперечини, випускні трубопроводи спалин та глушники, паливний бак та трубопроводи (включаючи трубопроводи підігрівача паливного бака), бампери, боковий захист і задні захисні пристрої, кріплення запасного(их) колеса (у разі встановлення), буксирне обладнання та механізми з'єднання, силова передача, кріплення двигуна, кабіна і кузов, сидіння водія, органи керування, інші зовнішні і внутрішні пристрої та обладнання, брызговики (крила), пристрої гасіння брызг, ручки і підніжки), перевіряються візуально, а за необхідності, шляхом встановлення транспортного засобу на оглядову канаву або на підйомник.

Використання обладнання для контролю підвіски детекторів люфту коліс (в оглядовій канаві або на підйомнику) можливе і рекомендоване для транспортних засобів максимальною масою понад 3,5 тонн.

Замки дверей кузова (кабіни), капота, багажника, засуви бортів вантажної платформи, засувки горловин цистерн, механізми регулювання і пристрої фіксування сидіння водія та пасажирів, органи або пристрої, призначені для відчинення та зачинення дверей автобусів та тролейбусів, аварійні виходи та пристрої їхнього задіювання (відчинення), приводи відчинення (зачинення) дверей, сигналізація роботи дверей і сигнал вимоги зупинки, пристрій обігрівання та обдування вітрового скла, протиугінний пристрій мають бути роботоздатні.

На КТЗ категорій N₂, N₃, O₃, O₄ мають бути задній та бокові захисні пристрої, якщо їх передбачено конструкцією. На КТЗ, категорій N₂, N₃, O₃, O₄ випуску після 2002 року, обов'язково має бути задній захисний пристрій, або елементи конструкції, які виконують його функцію.

КТЗ мають бути обладнані пристроями захисту від викидання з-під коліс КТЗ сторонніх предметів і бруду якщо це передбачено їх виробником. Ширина цих пристроїв має бути не менше ніж ширина встановлених шин.

Якщо кузов чи платформа КТЗ закриває зону зверху шини (шин) встановлення верхнього елемента конструкції пристрою захисту від викидання з-під коліс сторонніх предметів і бруду не обов'язкове.

Зчіпні пристрої тягача та причепа (напівпричепа), а також передбачені конструкцією страхувальні пристрої та опорні стояки (пристрої) причепа (напівпричепа), мають бути роботоздатні.

Не дозволено наявність деформації, розривів, тріщин, слідів відновлювального ремонту та інших видимих пошкоджень тягового гака, зчіпної петлі, зчіпної кулі, дишла та зчіпного шкворня напівпричепа.

Вантажна платформа, вантажний кузов мають бути закріплені кріпильними елементами у місцях, передбачених виробником; днище, стінки, несучі елементи не повинні мати наскрізних пошкоджень, зокрема корозії; каркас, тент, замки, бокові відбійні бруси не повинні бути пошкоджені з порушенням їх цілісності,



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

не повинні мати гострих крайок; замок відкидного борта має забезпечувати його фіксацію, блокування або стопоріння; пристрій управління замком борта самоскида має діяти автоматично або відповідно до вимог; має бути упор проти довільного опускання піднятого кузова самоскида; навантажувально-розвантажувальні пристрої мають бути закріплені, їх урухомник має бути роботоздатним, електроживлення урухомника повинно бути низької (безпечної) напруги.

Пасажи́рський кузов, кабіна має бути закріпленій; днище, стінки, кожух пневматичного колеса, елементи зовнішньої обшивки, несучі елементи не повинні мати наскрізних пошкоджень, зокрема корозійних; мають бути замарковані, роботоздатні елементи механізмів аварійного відкриття (відчинення) аварійних дверей, люків; багажне відділення має освітлюватися, двері зачинятися; засоби обігріву мають бути роботоздатними; механізм підймання–опускання перекидної кабіни має фіксувати її в робочому та (або) транспортному положеннях, має бути обмежувач кута нахилу кабіни, елементи підвіски; аварійний люк має бути не заблокованим для відкривання; на аварійному люкові мають бути механізми фіксації, рукоятки; капот має зафіксуватися в транспортному положенні; засоби вилучення скла вікон в аварійній ситуації мають бути закріплені у передбачених виробником місцях; мають відповідати вимогам законодавства написи або інформаційні таблички для користувача аварійним виходом.

Джгути проводів та окремі проводи системи електрообладнання мають бути надійно захищені та закріплені, щоб унеможливити обрив, перетирання і не мати непередбаченого конструкцією контакту з деталями КТЗ.

Ізоляція електропроводів КТЗ має унеможливлювати виникнення випадкових замикань проводів із провідними частинами КТЗ («масою») і між собою.

Електричні ланцюги мають бути захищені плавкими або автоматичними запобіжниками, за їх встановлення підприємством–виробником КТЗ.

КТЗ на яких встановлено газобалонне обладнання або газодизельного обладнання яке використовується для живлення їхніх двигунів мають відповідати встановленим до нього вимогам.

8. Інше обладнання

Ремені безпеки, їх фіксатори та обмежувальні системи, подушки безпеки, система пасивної безпеки (SRS), замки і пристрої проти викрадення, попереджувальний звуковий сигнал, вимірювач швидкості, тахограф (якщо встановлений/обов'язковий), обмежувач швидкості (якщо встановлений/обов'язковий), одометр (якщо наявний), електронна система контролю курсової стійкості (ESC) (якщо встановлена/обов'язкова) перевіряються візуально, за необхідності перевірка функціонування.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Спідометр, одометр, тахограф (за наявності) мають бути роботоздатні та мати справну підсвітку.

Контрольний пристрій (тахограф) повинен бути встановлений на транспортному засобі таким чином, щоб водій міг зі свого місця чітко бачити спідометр, лічильник відстані та годинник, і щоб при цьому всі частини цих приладів, у тому числі ведучі частини, були захищені від випадкового пошкодження.

Тахограф повинен бути працездатним, не допускається відсутність або пошкодження пломб (у тому числі заводських), дисплей (за наявності) в робочому стані. Також, перевіряється очевидні ознаки маніпуляцій або фальсифікаційних дій, наявність періодичної перевірки. Проводиться звірка розміру пневматичних шин КТЗ які повинні відповідати протоколу перевірки та адаптації тахографа до транспортного засобу або табличці перевірки та адаптації тахографа до транспортного засобу яка має бути самоклейна та пошкоджуватися при спробі знімання.

Обмежувач швидкості повинен бути працездатним, не допускається відсутність або пошкодження пломб (у тому числі заводських), дисплей (за наявності) в робочому стані.

КТЗ мають бути обладнані пасажами безпеки та підголівниками, якщо їх передбачено конструкцією.

У пасів безпеки не дозволено такі дефекти:

надриви на лямці, видимі неозброєним оком;

замок не фіксує «язик» лямки або не викидає його після натискання на кнопку блокувального пристрою;

лямка не витягується чи не втягується в інерційну котушку та не блокується під час її різкого ривка.

В автобусі, тролейбусі та вантажному автомобілі, тимчасово пристосованому для перевезення пасажирів, один вогнегасник має бути в кабіні водія, а другий (або інші) – у пасажирському салоні (кузові).

Поручні в автобусах та тролейбусах, запасне колесо, акумуляторні батареї, вогнегасники, медична аптечка, номерні знаки мають бути надійно закріплені в місцях, згідно з конструкцією КТЗ.

Сидіння автобусів та тролейбусів мають бути установлені на несівних елементах кузова за допомогою нарізних з'єднань, згідно з вимогами виробника.

Усі нарізні з'єднання мають бути комплектними та застопореними. Кріплення має відповідати конструкції застосованих сидінь.

Не дозволено підтікання робочих рідин із вузлів та систем КТЗ (мастила з систем змащування двигуна і трансмісії, охолоджувальної рідини з системи охолодження, електроліту з акумуляторної батареї тощо).



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

9. Викиди

9.1. Шум

Для визначення рівня зовнішнього шуму (звуку), виміряний на нерухомому КТЗ, має бути не більше ніж контрольне значення, встановлене підприємством-виробником. Під час перевірки рівень зовнішнього шуму (звуку) контролюють за потреби (наприклад, у разі виникнення спірних питань щодо стану системи випуску відпрацьованих газів, застосування нештатних (непередбачених) систем випуску тощо).

За відсутності відомостей про відповідне значення, встановлене підприємством-виробником, рівень зовнішнього шуму (звуку), виміряний на нерухомому КТЗ, має не перевищувати значень, наведених у таблиці 11:

Вимоги (нормативні значення):

Таблиця 11

Тип КТЗ	Рівень шуму (звуку), дБА
Легкові та вантажопасажирські автомобілі (категорія M ₁ та N ₁)	87
Автобуси (категорія M ₂ та M ₃) та вантажні автомобілі (категорія N ₁) з максимальною масою, кг:	
– не більше ніж 2000;	88
– понад 2000, але не більше ніж 3500	89
Автобуси (категорія M ₂ та M ₃) з максимальною масою понад 3500 кг та двигуном потужністю, кВт:	
– менше ніж 150;	90
–150 та більше	93
Вантажні автомобілі (категорія N ₂ та N ₃) максимальною масою понад 3500 кг та двигуном потужністю, кВт:	
– менше ніж 75;	91
– 75 та більше, але менше ніж 150;	93
–150 та більше	94
Мототехніка:	
Мопеди та легкі квадроцикли (категорія L ₁ , L ₂ , L ₆)	87
Мотоцикли, трицикли та квадроцикли (категорія L ₃ , L ₄ , L ₅ , L ₇)	103
Примітка. Під потужністю двигуна розуміють максимальну потужність, зазначену в ІЗВ	

Під час випробувань постійна частота обертання колінчастого вала двигуна повинна відповідати одному з таких значень:

- 75% від номінальної частоти обертання колінчастого вала двигуна для КТЗ з номінальною частотою обертання колінчастого вала двигуна до 5000 хв⁻¹;
- 3750 хв⁻¹ для транспортних засобів з номінальною частотою обертання колінчастого вала двигуна більше 5000 хв⁻¹, але менше 7 500 хв⁻¹;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

с) 50% від номінальної частоти обертання колінчастого вала двигуна КТЗ з номінальною частотою обертання колінчастого вала двигуна більше 7500 хв^{-1} .

Якщо транспортний засіб не може досягти зазначеної вище частоти обертання колінчастого вала двигуна, то цільова частота обертання колінчастого вала двигуна повинна бути на 5% менше максимально можливої частоти обертання колінчастого вала двигуна для даного випробування в нерухомому стані.

9.2. Викиди двигуна з примусовим запалюванням палива

Викиди двигуна з примусовим запалюванням палива проводиться з використанням відповідного обладнання.

Засоби, режими та умови вимірювання.

Для вимірювання вмісту CO і CnHm у вихлопних газах (далі - ВГ) КТЗ та визначення коефіцієнта надміру повітря λ необхідно застосувати чотириканальний газоаналізатор CO, CnHm, CO₂ (методом інфрачервоної спектроскопії) і O₂ (електрохімічним методом) безперервної дії з програмним забезпеченням, яке дозволяє розраховувати λ .

Має бути забезпечена можливість роздрукування результатів вимірювання CO і CnHm та визначення λ із зазначенням реєстраційного чи ідентифікаційного номера КТЗ та дати і часу випробувань.

Вміст CO та CnHm у ВГ КТЗ визначають у режимі холостого ходу двигуна для двох частот обертання колінчастого вала – мінімальної ($n_{\text{мін}}$) та підвищеної ($n_{\text{підв}}$), встановлених виробником. За відсутності цих даних застосовують $n_{\text{мін}} = 800 \text{ хв}^{-1} \pm 300 \text{ хв}^{-1}$ та $n_{\text{підв}} = 2300 \text{ хв}^{-1} \pm 200 \text{ хв}^{-1}$. Частоту обертання визначають тахометром, підключеним до двигуна, або за неможливості підключення – зчитуванням інформації з OBD або штатним тахометром КТЗ.

Температуру моторної оливи в двигуні визначають датчиком температури в трубі для щупа рівня оливи або охолоджувальної рідини. За неможливості такого вимірювання нормальний тепловий стан двигуна оцінюють зчитуванням інформації з OBD, OBD-I, OBD-II, EOBD, штатними приладами КТЗ або за спрацьовуванням вентилятора системи охолодження.

Для двопаливних КТЗ, які можуть працювати окремо на бензині та газовому паливі або на бензині та одночасно на бензині і газовому паливі зі зменшеною подачею палив (якщо це передбачено конструкцією системи живлення), причому обидві системи живлення є рівноцінними, вимірювання виконують на тому паливі, яке використовується на момент перевірки КТЗ.

Для монопаливних КТЗ, які мають основну систему живлення газовим паливом та резервну систему живлення бензином, вимірювання виконують лише за роботи на газовому паливі.

Під час роботи КТЗ на газовому паливі λ дозволено не визначати.

Вимірювання для двотактних двигунів не проводиться.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Якщо КТЗ має декілька випускних труб, вимірювання необхідно проводити в кожній з них окремо. За результат вимірювання беруть більший з одержаних результатів вимірювання вмісту CO і CnHm у кожній із випускних труб.

Вимоги (нормативні значення).

Граничні значення вмісту CO, CnHm у ВГ та граничні межі λ залежно від дати виробництва або першої реєстрації КТЗ, зазначені в таблиці 12.

Таблиця 12

КТЗ виготовлено або вперше зареєстровано в Україні або іншій країні (що раніше):	Частота обертання	CO, об'ємна частка, %	CnHm, об'ємна частка, млн ⁻¹ , для двигунів з числом циліндрів		Коефіцієнт надміру повітря λ^*
			до 4, включно	більше ніж 4	
до 30.09.1986 включно	$n_{\text{мін}}$	4,5	не визначають		не визначають
	$n_{\text{підв}}$	не визначають			не визначають
до 31.06.2007 включно	$n_{\text{мін}}$	3,5	1200	2500	не визначають
	$n_{\text{підв}}$	2,0	600	1000	не визначають
з 01.07.2007	$n_{\text{мін}}$	0,5	не визначають		не визначають
	$n_{\text{підв}}$	0,3	200		$1 \pm 0,03$
для КТЗ, які на момент виготовлення відповідали екологічним нормам не нижче рівня «Євро-5»	$n_{\text{мін}}$	0,3	не визначають		не визначають
	$n_{\text{підв}}$	0,2	200		$1 \pm 0,03$
для категорій L	$n_{\text{мін}}$	4,5	не визначають		не визначають

* λ має відповідати вимогам виробника або за відсутності таких вимог не виходити за граничні межі, зазначені в таблиці.

Для КТЗ, обладнаного системою бортової діагностики OBD з універсальним роз'ємом для підключення OBD-сканера, необхідно перевірити працездатність індикатора несправностей OBD та відсутність зареєстрованих кодів несправностей, пов'язаних з викидами. У разі негативного результату (непрацездатності індикатора або наявності кодів несправностей), недолік фіксується, але не враховується, якщо вміст CO та CnHm у ВГ КТЗ за результатами вимірювання не перевищує граничні значення, а λ не виходить за граничні межі.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Для КТЗ, який на момент виготовлення відповідає екологічним нормам не нижче рівня «Євро–5», позитивний результат зчитування інформації з OBD (відсутність зареєстрованих кодів несправностей) дозволяє вважати КТЗ відповідним без вимірювань газоаналізатором.

Підготовка та вимірювання.

Зовнішнім оглядом перевірити комплектність та відсутність явних несправностей систем випуску ВГ, нейтралізації ВГ, рециркуляції ВГ, вентиляції картера двигуна, відсутність прогарів, пробіоїн та нещільностей у з'єднаннях, які призводять до витoku ВГ і підсмоктування повітря та можуть вплинути на результати вимірювань викидів.

Перевірити працездатність індикатора несправностей OBD та зчитати інформацію щодо наявних несправностей відповідним приладом (OBD-сканером).

Повністю прогріти двигун (можливо пробігом). Температура моторної оливи або охолоджуваної рідини має бути не менше ніж встановлено виробником, а за відсутності цих даних – не менше ніж $+80^{\circ}\text{C}$.

Занурити зонд-пробовідбірник газоаналізатора у випускnu трубу КТЗ на глибину не менше ніж 300 мм від зрізу (від короткої кромки зрізу, якщо зріз косий). За неможливості встановити зонд на глибину 300 мм треба застосувати патрубко-подовжувач випускной труби.

Запустити двигун, встановити $n_{\text{підв}}$ та витримати цей режим протягом не менше ніж 30 с. Встановити $n_{\text{мін}}$ і після стабілізації показів газоаналізатора, але не пізніше ніж через 60 с, виміряти вміст CO і CnHm.

Встановити $n_{\text{підв}}$ і після стабілізації показів газоаналізатора, але не пізніше ніж через 60 с, виміряти вміст CO, CnHm та λ .

9.3. Викиди двигуна із самозайманням палива.

Викиди двигуна із самозайманням палива проводиться з використанням відповідного обладнання.

Засоби, режими та умови вимірювання:

Для вимірювання непрозорості ВГ КТЗ необхідно застосувати димомір безперервної дії, що працює за методом просвічування ВГ, і визначає непрозорість за натуральним показником поглинання K (m^{-1}) та/або за лінійним показником поглинання N у відсотках (за шкалою Хартриджа) з подальшим перерахунком результату вимірювання N у значення K згідно з таблицею. Основна приведена похибка димоміра не повинна перевищувати $\pm 2,0\%$ за шкалою Хартриджа.

Має бути забезпечена можливість роздруковування результатів вимірювання непрозорості із зазначенням реєстраційного чи ідентифікаційного номера КТЗ та дати і часу випробувань.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Температуру моторної оливи в двигуні визначають датчиком температури в трубці для щупа рівня оливи або охолоджуваної рідини. За неможливості такого вимірювання нормальний тепловий стан двигуна оцінюють зчитуванням інформації з OBD, штатними приладами КТЗ або за спрацюванням вентилятора системи охолодження.

Частоту обертання визначають тахометром, підключеним до двигуна, або за неможливості підключення – зчитуванням інформації з OBD або штатним тахометром КТЗ.

Непрозорість ВГ вимірюють під час серії циклів вільного прискорення за процедурою, викладеною в розділі «Підготовка, вимірювання та оброблення результатів вимірювання», з увімкненим стоянковим гальмом КТЗ, з нейтральним положенням важеля коробки передач та з увімкненим зчепленням, а для КТЗ з автоматичною коробкою передач – з нейтральним або паркувальним положенням вибирача режиму.

Якщо двигун КТЗ може працювати за дизельним та газодизельним циклами, непрозорість ВГ вимірюють тільки за роботи за дизельним циклом.

Перерахунок значень лінійного показника поглинання N (%) у значення натурального показника поглинання K (m^{-1}) зазначено у таблиці 12.

Таблиця 12

$N, \%$	K, m^{-1}	$N, \%$	K, m^{-1}	$N, \%$	K, m^{-1}	$N, \%$	K, m^{-1}	$N, \%$	K, m^{-1}
0	0	21	0,548	41	1,227	61	2,190	81	3,862
2	0,047	22	0,578	42	1,267	62	2,250	82	3,988
3	0,071	23	0,608	43	1,307	63	2,312	83	4,121
4	0,095	24	0,638	44	1,348	64	2,376	84	4,262
5	0,119	25	0,669	45	1,390	65	2,441	85	4,412
6	0,144	26	0,700	46	1,433	66	2,509	86	4,572
7	0,169	27	0,732	47	1,476	67	2,578	87	4,745
8	0,194	28	0,764	48	1,521	68	2,650	88	4,931
9	0,219	29	0,796	49	1,566	69	2,724	89	5,133
10	0,245	30	0,829	50	1,612	70	2,800	90	5,355
11	0,271	31	0,863	51	1,659	71	2,879	91	5,600
12	0,297	32	0,897	52	1,707	72	2,960	92	5,874
13	0,324	33	0,931	53	1,756	73	3,045	93	6,184
14	0,351	34	0,966	54	1,806	74	3,133	94	6,543
15	0,378	35	1,002	55	1,857	75	3,224	95	6,967
16	0,405	36	1,038	56	1,909	76	3,319	96	7,486
17	0,433	37	1,075	57	1,963	77	3,418	97	8,155
18	0,462	38	1,112	58	2,017	78	3,521	98	9,098
19	0,490	39	1,150	59	2,073	79	3,629	99	10,710
20	0,519	40	1,188	60	2,131	80	3,743	100	∞



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

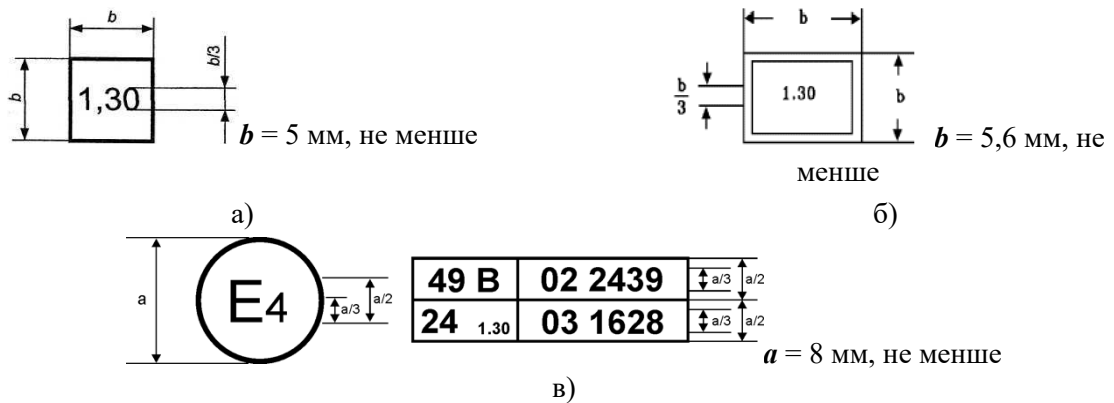
Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Непрозорість ВГ КТЗ затвердженого типу

Непрозорість ВГ КТЗ за натуральним показником поглинання не повинна перевищувати граничне значення (скориговане значення натурального показника поглинання), що наведено на таблиці виробника, встановленій на КТЗ, або безпосередньо на двигуні. Ця вимога поширюється на КТЗ, тип яких затверджено відповідно до Правил ООН № 24–03, Директиви 72/306/ЄЕС або Регламенту ЄС № 692/2008. Приклади знака офіційного затвердження і позначки скоригованого значення натурального показника поглинання показані на малюнку 3, де $1,30 \text{ (м}^{-1}\text{)}$ – скориговане значення натурального показника поглинання для відповідного типу КТЗ (двигуна).



Мал.3

Приклади позначки скоригованого значення натурального показника поглинання $1,30 \text{ м}^{-1}$:

- згідно з Правилами ООН № 24–03;
- згідно з Директивою 72/306/ЄЕС або Регламентом ЄС № 692/2008;
- у складі знака офіційного затвердження згідно з Правилами ООН № 24–03.

Непрозорість ВГ КТЗ, інформація щодо затвердження типу яких відсутня.

Для КТЗ, інформація щодо скоригованого значення натурального показника поглинання якого є недоступною, тобто, якщо оглядом КТЗ та двигуна не виявлено таблицю виробника або маркування, де наведено скориговане значення натурального показника поглинання, непрозорість ВГ такого КТЗ перевіряють на відповідність граничному значенню, наведеному в таблиці.

Граничне значення натурального показника поглинання ($K_{дон}, \text{м}^{-1}$) залежно від дати виробництва або першої реєстрації КТЗ зазначено в таблиці 14.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Таблиця 14

Особливості конструкції двигуна	до 01.01.2007	Код для КТЗ, виготовлених або вперше зареєстрованих в Україні або іншій країні (що раніше):		
		з 01.01.2007	з 01.01.2014	«Євро-6»*
М та N з двигуном з наддувом або без наддуву	–	1,7	1,5	0,7
М та N з дизелями без наддуву	2,5	–	–	–
М та N з дизелями з наддувом	3,0	–	–	–
М та N з газодизелями без наддува	1,7	–	–	–
М та N з газодизелями з наддувом	2,0	–	–	–

* для КТЗ, які на момент виготовлення відповідали екологічним нормам не нижче рівня «Євро-6» (згідно з даними в свідоцтві про реєстрацію КТЗ), незалежно від дати виробництва та першої реєстрації КТЗ.

Для КТЗ, обладнаного системою бортової діагностики OBD з універсальним роз'ємом для підключення OBD-сканера, необхідно перевірити працездатність індикатора несправностей OBD та відсутність зареєстрованих кодів несправностей, пов'язаних з викидами. У разі негативного результату (непрацездатності індикатора або наявності кодів несправностей), недолік не враховується, якщо непрозорість ВГ за результатами вимірювання не перевищує граничне значення натурального показника поглинання.

Для КТЗ, який на момент виготовлення відповідав екологічним нормам не нижче рівня «Євро-6», позитивний результат (відсутність зареєстрованих кодів несправностей) зчитування інформації з OBD дозволяє вважати КТЗ відповідним без вимірювання непрозорості ВГ.

Підготовка, вимірювання та оброблення результатів вимірювання.

Зовнішнім оглядом перевірити комплектність та відсутність явних несправностей систем випуску ВГ, нейтралізації ВГ, рециркуляції ВГ, вентиляції картера двигуна, відсутність прогарів, пробоїн та нещільностей у з'єднаннях, які призводять до витoku ВГ і підсмоктування повітря та можуть вплинути на результати вимірювань непрозорості ВГ.

Перевірити працездатність індикатора несправностей OBD та зчитати інформацію щодо наявних несправностей відповідним приладом (OBD-сканером).

Повністю прогріти двигун (можливо пробігом). Температура моторної оливи або охолодної рідини має бути не менше ніж встановлено виробником, а



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

за відсутності цих даних – не менше ніж $+80^{\circ}\text{C}$. Якщо, в зв'язку з конфігурацією транспортного засобу, таке вимірювання є непрактичним, встановлення нормальної робочої температури двигуна може бути здійснено в інший спосіб, наприклад, роботою вентилятора системи охолодження двигуна.

Під'єднати пробовідбиральну магістраль димоміра до випускної системи КТЗ згідно з інструкцією виробника димоміра.

Запустити двигун. Перед кожним циклом вільного прискорення двигун і, за наявності, турбокомпресор повинні працювати в режимі холостого ходу з мінімальною частотою обертання не довше ніж 15 с після відпускання педалі керування паливоподачею, але не менше ніж 10 с для дизелів з наддувом КТЗ категорій M_3 , N_3 .

Швидко (швидше, ніж за одну секунду), але без ривків перемістити педаль керування паливоподачею до упору.

Таке положення педалі зберігати, доки не буде досягнуто максимальної частоти обертання або, для КТЗ з автоматичною коробкою передач, частоти обертання, визначеної виробником, або, якщо такі дані відсутні, двох третин від частоти обертання, яку обмежує регулятор. Це контролюють, наприклад, відстежуючи частоту обертання або витримуючи достатній проміжок часу від початку натискання до відпускання педалі керування паливоподачею, який для КТЗ категорій M_2 , M_3 , N_2 , N_3 повинен становити щонайменше 2 с. За показами димоміра зафіксувати максимальну величину непрозорості за цикл вільного прискорення.

Цикл вільного прискорення необхідно повторити без перерв принаймні три рази для очищення випускної системи двигуна (продування) і відразу після цього виконати щонайменше три тестові цикли вільного прискорення.

Результатом вимірювання непрозорості за серію циклів вважають середнє арифметичне значення натурального показника поглинання в трьох останніх циклах вільного прискорення, розраховане до другого знаку після коми включно. У разі налаштування програмного забезпечення димоміра для розрахунку середнього арифметичного значення за результатами в останніх чотирьох циклах, отримане таким чином значення зараховують як результат вимірювання за серію циклів.

КТЗ визнають таким, що відповідає нормативним вимогам, якщо результат вимірювання за серію циклів не перевищує гранично допустиме значення натурального показника поглинання.

Якщо в двох посліпль циклах вільного прискорення (тестових циклах або циклах продування) зафіксовано значення натурального показника поглинання, які не перевищують 80 % від гранично допустимого значення, виконання серії циклів може бути припинено. КТЗ визнають таким, що відповідає нормативним вимогам, результатом вимірювання непрозорості вважають середнє арифметичне значення за результатами в цих двох циклах.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Якщо результат вимірювання за серію циклів перевищує гранично допустиме значення натурального показника поглинання, але результати в трьох останніх циклах утворюють послідовність, що спадає, або найменше значення натурального показника поглинання на 25 % і більше відрізняється від найбільшого результату в цих трьох циклах, серію циклів виконують повторно. В іншому випадку КТЗ визнають таким, що не відповідає нормативним вимогам.

9.4., Інше, пов'язане з охороною довкілля Витоки експлуатаційних рідин

Неприпустимим є утворення крапель на поверхнях та з'єднаннях після їх витирання та/або капле падіння з інтервалом між краплями менше ніж 1 хв.

10. Додаткові випробування транспортних засобів категорій М₂ та М₃ для перевезення пасажирів

Механізми керування службовими (пасажирськими) дверима з механічним приводом повинні мати можливість водію змінити напрямок руху дверей на протилежний в будь-який час при відкритті та зачиненні їх.

В автобусі повинно бути щонайменше двоє дверей: або двоє дверей службових (пасажирських), або одні службові (пасажирські), а другі запасні (аварійні); у разі відокремленого від салону пасажирського відділення водія воно повинно мати не менше двох виходів, які не повинні бути розташовані на одні і тій же боковій стінці автобуса. Мінімальна кількість дверей службових (пасажирських), в залежності від пасажиромісткості та класу автобуса, повинна відповідати даним, зазначеним в таблиці 15:

Таблиця 15

Пасажиромісткість	Кількість службових (пасажирських) дверей		
	Класи І та А	Клас ІІ	Класи ІІІ та В
9–45	1	1	1
46–70	2	1	1
71–100	3	2	1
Більше 100	4	3	1

Висота службових (пасажирських) дверей для автобусів в залежності від класу повинна бути, не менше, мм:

клас А – 1650

клас В – 1400–1650

клас І – 1800



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

клас II – 1650–1800

клас III – 1550–1800.

Ширина службових (пасажирських) дверей не менше, для автобусів класу А, В, І, II та III – 650 мм (допускається на рівні поручнів – 550 мм).

Висота пройми запасних (аварійних) дверей для автобусів всіх класів повинна бути, не менше 1250 мм;

Ширина пройми запасних (аварійних) дверей для автобусів всіх класів повинна бути, не менше 550 мм.

Загальна кількість виходів (службові (пасажирські) двері, запасні (аварійні) двері, аварійні вікна, аварійні люки) в залежності від пасажиромісткості автобуса повинна відповідати даним, зазначеним в таблиці 16:

Таблиця 16

Кількість пасажирів та членів екіпажу, які можуть знаходитися в автобусі	Мінімальне загальне число виходів
1–8	2
9–15	3
17–30	4
31–45	5
46–60	6
61–75	7
76–90	8
91–110	9
111–130	10
Більше 130	11

10.1. Додаткові перевірки автобуса, для перевезення осіб з обмеженою мобільністю.

У автобусі, для перевезення осіб з обмеженою мобільністю:

горизонтальні поручні повинні бути закріплені вздовж стінок кузова біля місця установки крісла-коляски;

засоби закріплення крісла-коляски повинні бути закріплені в транспортному положенні;

повинно бути забезпечено блокування руху в разі, коли засоби підіймання-опускання, переміщення крісла-коляски не встановлено у транспортне положення, а пасажирські двері не зачинено;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

сигналізація про місце перебування засобів підймання-опускання, крісла-коляски, про вимогу зупинки на робочому місці водія, повинна бути роботоздатною;

в автобусах II і III класів крісло-коляска повинна бути суміщена з установленим унітазом туалету;

опори сидінь крісел-колясок для стоп, гомілок інвалідів, спинка сидіння повинні фіксуватися у нахиленому положенні і повертатися у вихідне положення, покриття подушок і спинок та бути непошкодженими.

Окремо перевіряється наявність інструкції щодо перевезення пасажирів-осіб з обмеженою мобільністю.

11. Додаткові перевірки автобуса, призначеного для перевезення школярів (дітей)

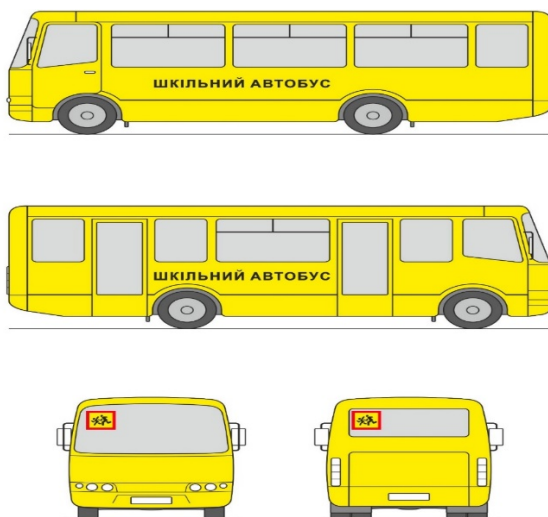
Автобус спеціалізований для перевезення школярів повинен бути обладнаний:

двома проблісковими маячками оранжевого кольору встановленими на передній та задній частині даху автобуса;

маячки повинні вмикатися автоматично в разі відчинення будь-яких дверей автобуса (окрім дверей водія), незалежно від роботи двигуна чи стану (відчинені, чи зачинені) дверей, окремим вмикачем, розташованим на щитку приладів водія, у разі потреби;

звуковою попереджувальною сигналізацією (переривчастий сигнал з максимальним інтервалом 1 с), що вмикається разом з із світловим сигналом заднього ходу (задньою фарею).

Кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки на шкільному автобусі, написи наведено на малюнку 4.



Мал. 4



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



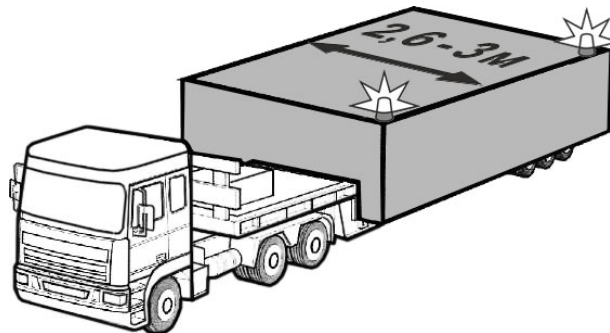
15/18/63-24 від 05.01.2024

12. Додаткові випробування транспортних засобів категорії М1 (таксі)

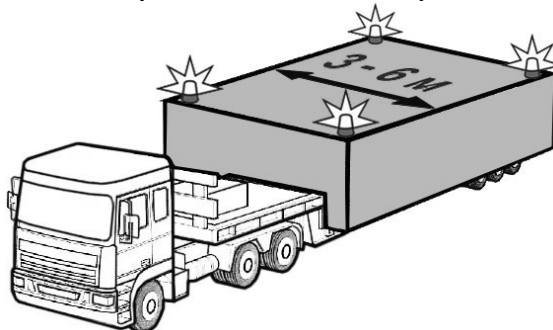
КТЗ, повинні мати ліхтар «Таксі», бути укомплектованими сигнальними ліхтарями із світлофільтрами червоного і зеленого кольорів, таксометром (або приладом чи програмним забезпеченням які його замінюють). В разі наявності таксометра, перевіряється наявність його періодичної повірки.

13. Додаткові випробування великогабаритних, великовагових транспортних засобів

Великогабаритні та великовагові КТЗ повинні бути укомплектовані комплектом противідкатних упорів, попереджувальними конусами, знаками об'їзду, протиковзкими ланцюгами пневматичних шин автомобіля-тягача та причепів, жорстким буксиром, миготливим ліхтарем червоного кольору або знаком аварійної зупинки, жилетом оранжевого кольору із світловідбивними елементами, розпізнавальним знаком обмеження швидкості, передніми та задніми сигнальними щитками «Негабаритний вантаж», достатньою кількістю ліхтарів білого спереду та червоного ззаду кольору для встановлення на крайніх габаритних частинах негабаритного вантажу, знаком «Довгомірний транспортний засіб» та відповідним кольорографічним маркуванням зазначеним на малюнках 5-8.



Мал. 5 – Транспортний засіб, що перевозить великогабаритний вантаж, шириною (2,6 – 3) м



Мал. 6 – Транспортний засіб, що перевозить великогабаритний вантаж, шириною (3 – 6) м



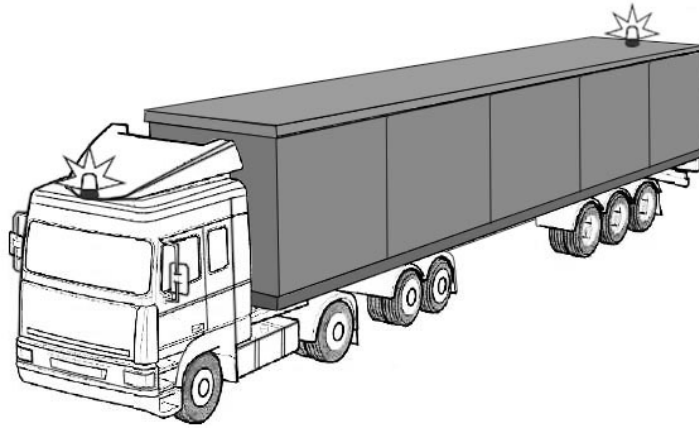
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

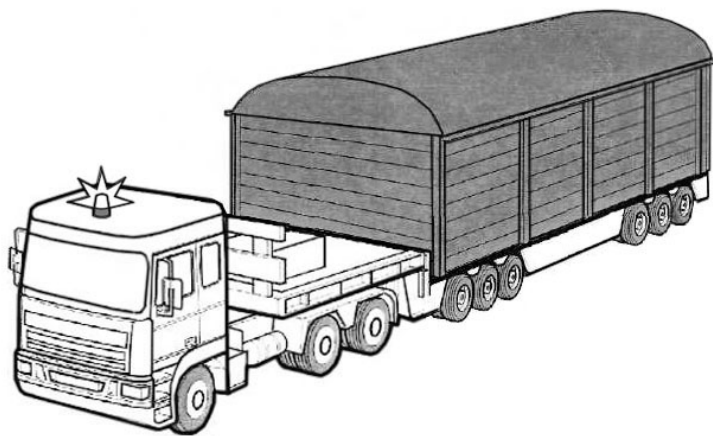
Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024



Мал. 7 – Транспортний засіб, довжина якого перевищує 22 м, а ширина не перевищує 2,6 м



Мал. 8 – Транспортний засіб, що перевозить великовагові вантажі

14. Додаткові випробування транспортних засобів, призначених або пристосованих для перевезення небезпечних вантажів.

КТЗ, що перевозять небезпечні вантажі повинні бути укомплектовані інформаційними табличками про небезпечні вантажі, комплектом спеціального обладнання (противідкатні упори, засоби пожежогасіння, конуси із світловідбивною поверхнею, миготливі ліхтарі жовтого кольору з автономним живленням, знаки аварійної зупинки, жилети із світловідбивними елементами, переносні ліхтарі), пристроєм обмеження швидкості.

14.1. Приклади маркування транспортних засобів:

При перевезенні в упаковках, автомобіль маркується чистими табличками попереду та позаду (крім небезпечних вантажів класів 1 та 7).

При перевезенні в упаковках 1-го класу (малюнок 9).



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України

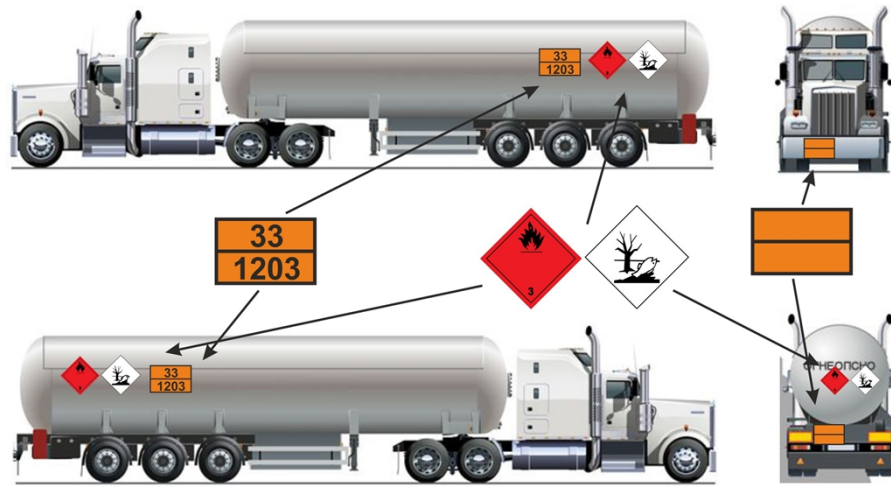


15/18/63-24 від 05.01.2024



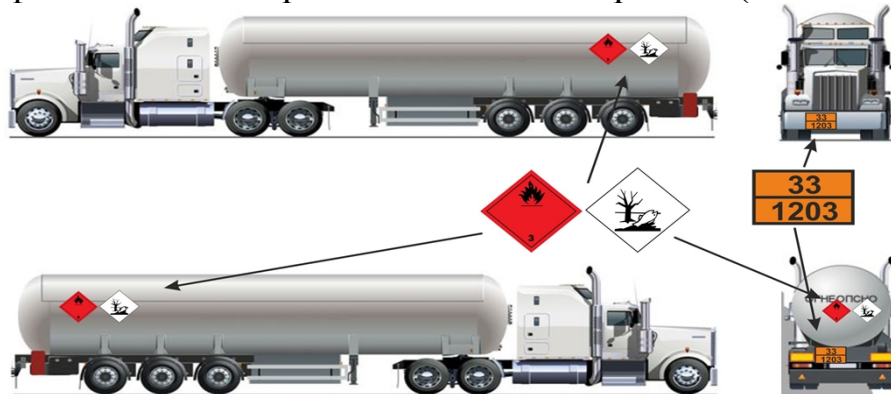
Мал.9

При перевезенні в автоцистернах однієї небезпечної речовини (приклад: **бензин моторний**) (малюнок 10).



Мал.10

У випадках, коли на транспортній одиниці перевозиться тільки одна небезпечна речовина, наявність додаткових табличок оранжевого кольору не обов'язкова за умови, що на табличках, встановлених попереду та позаду, вказано ідентифікаційний номер безпеки та номер ООН (малюнок 11).



Мал.11



ДОКУМЕНТ СЕД

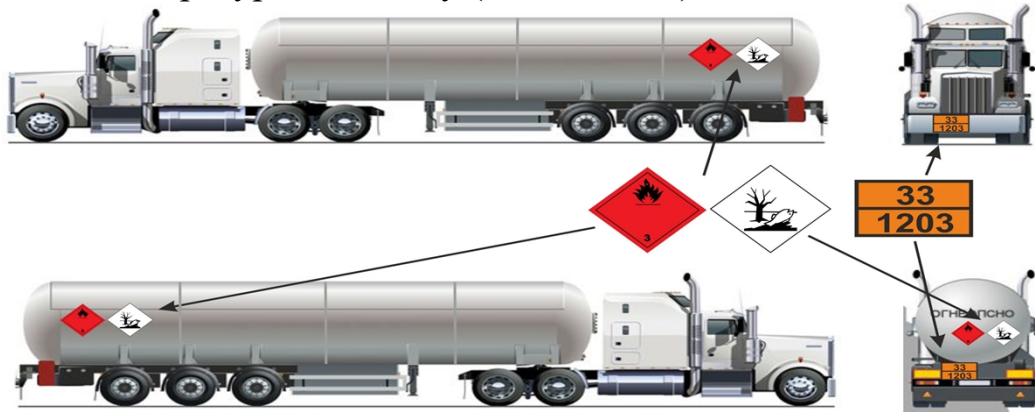
Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

При перевезенні в багатосекційних автоцистернах, в яких перевозяться речовини з номерами ООН 1202, 1203, 1223 або авіаційне паливо (ООН 1268 чи 1863), у разі відсутності іншої небезпечної речовини можуть розміщуватись дві таблички оранжевого кольору небезпечного вантажу. При цьому на них має вказуватись ідентифікаційний номер небезпеки та номер ООН, передбачені для найбільш небезпечної речовини, тобто для речовини з найнижчою температурою спалаху (малюнок 12).



Мал. 12

При перевезенні в багатосекційних автоцистернах, в яких перевозяться речовини з різними класами небезпеки, повинні мати дві розміщені у вертикальній площині таблички оранжевого кольору небезпечного вантажу. Одна із цих табличок повинна закріплюватися спереду, а друга – ззаду, без вказаного ідентифікаційного номеру небезпеки та номеру ООН. При цьому на кожній секції з обох боків повинні розміщуватись таблички оранжевого кольору та вказуватись ідентифікаційний номер небезпеки та номер ООН. Великі знаки небезпеки розміщуються на кожній секції по обидва боки (малюнок 13).



Мал. 13



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України

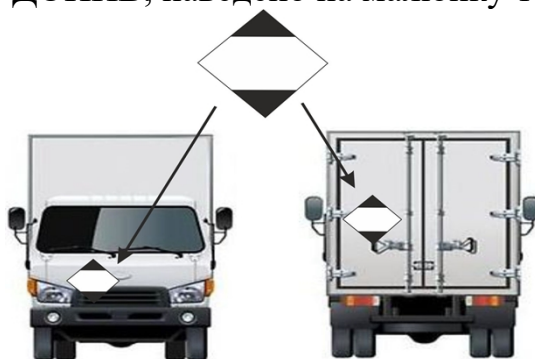


15/18/63-24 від 05.01.2024

14.2. Маркування транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, упаковані в обмежених кількостях.

ДОПНВ в деяких випадках, передбачає вимоги до маркування контейнерів і транспортних засобів, в яких перевозяться небезпечні вантажі в обмежених кількостях.

До транспортних одиниць максимальною масою понад 12 т, в яких перевозяться небезпечні вантажі в обмежених кількостях, повинні прикріплюватися спереду і ззаду маркувальні знаки. Розміри маркувального знаку повинні становити 250 на 250 мм. Приклади маркування транспортних одиниць, в яких перевозяться небезпечні вантажі, упаковані в обмежених кількостях, відповідно до ДОПНВ, наведено на малюнку 14.



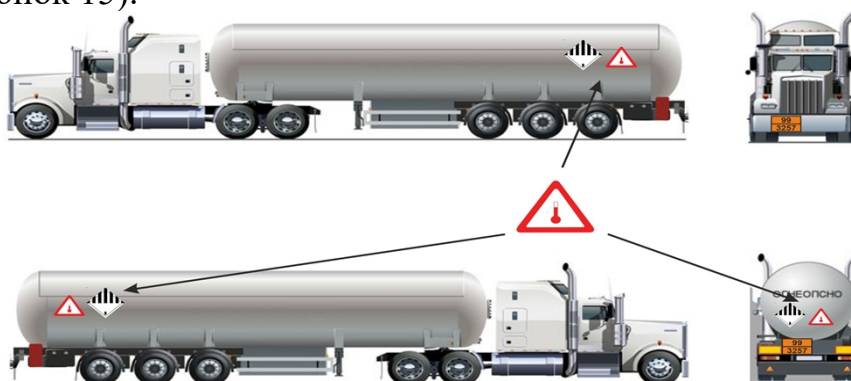
Мал. 14

14.3 Маркування при перевезенні речовин при підвищеній температурі.

Контейнери-цистерни, переносні цистерни, спеціальні транспортні засоби або спеціально обладнані транспортні засоби або контейнери, в яких перевозяться речовини з номерами ООН 3257 і 3258, щодо яких діє спеціальне положення 580, позначаються маркувальними знаками для перевезення речовин при підвищеній температурі.

Маркувальний знак розміщується на бічних сторонах і ззаду транспортних засобів, а також на обох бічних сторонах, і на кожній торцевій стороні контейнерів, контейнерів-цистерн і переносних цистерн.

Маркувальний знак повинен бути червоного кольору зі сторонами не менше 250 мм (малюнок 15).



Мал. 15



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

14.4. Маркування фумігованих транспортних засобів і контейнерів.

Багато партій вантажів обробляються фуміганту, що створює небезпеку під час перевезення, зокрема для працівників, які, не знаючи про цю небезпеку, можуть піддатися її впливу при відкриванні транспортних одиниць. У ДОПНВ та Правилах фуміговані транспортні одиниці розглядаються як вантажі, на які поширюються спеціальні вимоги щодо документації та маркування попереджувальним знаком.

На кожному фумігованому контейнері або транспортному засобі розміщується попереджувальний знак, зображений на малюнку, в місці, де буде забезпечена його видимість. Попереджувальний про фумігації знак повинен мати прямокутну форму з основою не менше 400 мм і висотою не менше 300 мм. Написи виконуються чорними літерами висотою не менше 25 мм на білому фоні.

Написи на цьому знаку робляться мовою, визначеній вантажовідправником.

Знак, що попереджає про фумігацію (малюнок 16), повинен зберігатися на транспортному засобі, контейнері до тих пір, поки не будуть виконані наступні умови:

фумігований транспортний засіб або контейнер були провітрені з метою видалення шкідливих концентрацій фуміганту;

фуміговані вантажі або матеріали були вивантажені.



Мал. 16

14.5. Маркування вантажних транспортних засобів, в яких небезпечні вантажі використовуються для охолодження або кондиціонування вантажу

Транспортні засоби і контейнери, в яких для охолодження або кондиціонування вантажу використовується сухий лід номер ООН 1845, азот охолоджений рідкий номер ООН 1977 або аргон охолоджений рідкий номер ООН 1951 повинні маркуватись знаком, який попереджає про небезпеку асфіксії (задухи).

Знак може не кріпитися до добре вентильованим транспортним засобам або контейнерам.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024

Попереджувальний знак розміщується на транспортному засобі або контейнері в тому місці, де його буде добре видно особам, відкриваючим двері або які заходять всередину транспортного засобу.

Цей маркувальний знак повинен мати прямокутну форму. Мінімальні розміри: ширина – 150 мм і висота – 250 мм.

Напис «ПОПЕРЕДЖЕННЯ» повинен бути виконаний червоним або білим кольором при висоті літер не менше 25 мм.

Якщо розміри не зазначені, усі елементи повинні бути приблизно пропорційні зображеним елементам.

Напис «ПОПЕРЕДЖЕННЯ» і слова «У ЯКОСТІ ХОЛОДОАГЕНТУ» або «У ЯКОСТІ КОНДИЦІОНУВАЛЬНОГО РЕАГЕНТУ», залежно від випадку, повинен бути виконаний офіційною мовою країни походження й, крім того, якщо ця мова не є англійською, німецькою або французькою, – англійською, французькою або німецькою мовою, за умови, що угодами (якщо такі є), укладеними між країнами, зацікавленими в перевезенні, не передбачено інше.

Попереджувальний знак (малюнок 17) повинен зберігатись на транспортному засобі або контейнері до тих пір, поки не будуть виконані наступні умови:

транспортний засіб або контейнер були провітрені з метою видалення шкідливих концентрацій холодоагента або кондиціонованого реагенту;
вантажі, які охолоджувались або кондиціонувались, були вивантажені.



Мал. 17

15. Додаткові випробування спеціалізованих санітарних автомобілів бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги.

Автомобілі швидкої медичної допомоги повинні бути обладнані протитуманними фарами. Додаткове зовнішнє освітлення автомобілів швидкої медичної допомоги, повинно мати світильники над дверима медичного салону для освітлення прилеглої території.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України

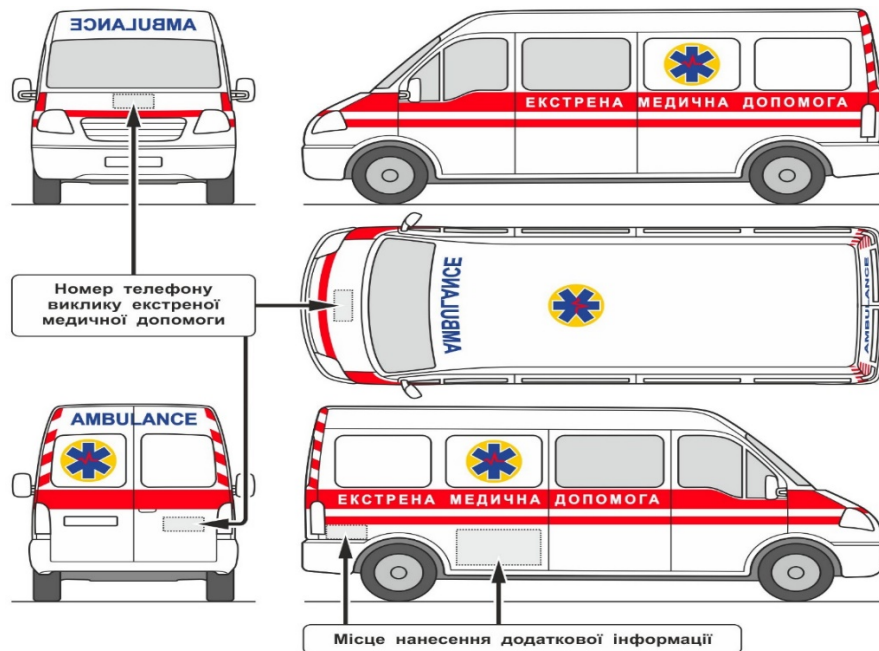


15/18/63-24 від 05.01.2024

Автомобіль повинен бути оснащений двома порошковими вогнегасниками, один з яких розміщують у кабіні в легкодоступному для водія місці, другий – у медичному салоні так, щоб на нього не потрапляли сонячні промені. Конструкція кронштейнів вогнегасників повинна бути надійною, щоб унеможливити випадання вогнегасника під час руху автомобіля, а також у разі зіткнення або удару його об перешкоду.

Для покращення розпізнавання та виявлення транспортного засобу в денному світлі основний колір корпусу повинен бути жовтим чи білим. Якщо вибрано білий корпус, додатково має бути використано флуоресцентний жовтий або флуоресцентний червоний кольори на зовнішній поверхні автомобіля. Для нічного бачення повинен бути нанесений мікропризматичний відбивальний матеріал. За винятком товариств Червоного Хреста, або в місцях, де «Зірку життя» зареєстровано, синю відбивальну емблему «Зірка життя» (мінімальний розмір 500 мм) разом з відбивальними літерами, номерами або символами ідентифікації організації та автомобіля повинно бути нанесено на дах автомобіля швидкої медичної допомоги. За винятком товариств Червоного Хреста, або в місцях, де «Зірку життя» зареєстровано, синю відбивальну емблему «Зірка життя» повинно бути нанесено на боки і задню частину автомобіля. Слова «Швидка допомога» або еквівалентний національний переклад повинно бути нанесено великими літерами, що відбивають світло, заввишки не менше ніж 100 мм у кольорі, що контрастує з фоном боку і задньої частини автомобіля швидкої медичної допомоги і можливо для передньої частини.

Розташування розпізнавальних знаків та написів зображено на малюнках 18-21.



Мал. 18 – Автомобіль екстреної (швидкої) медичної допомоги



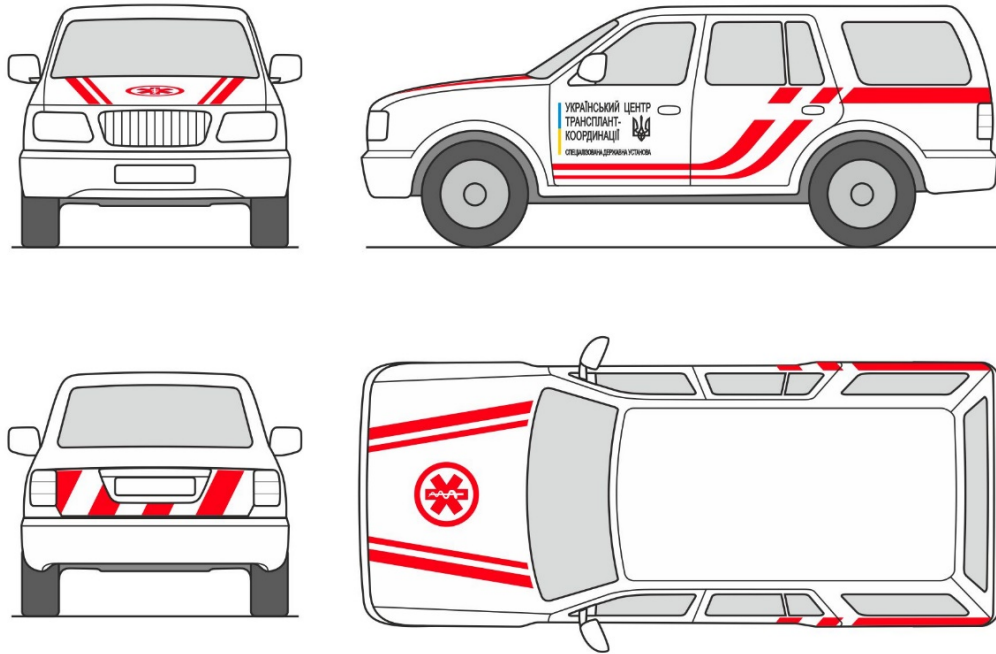
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

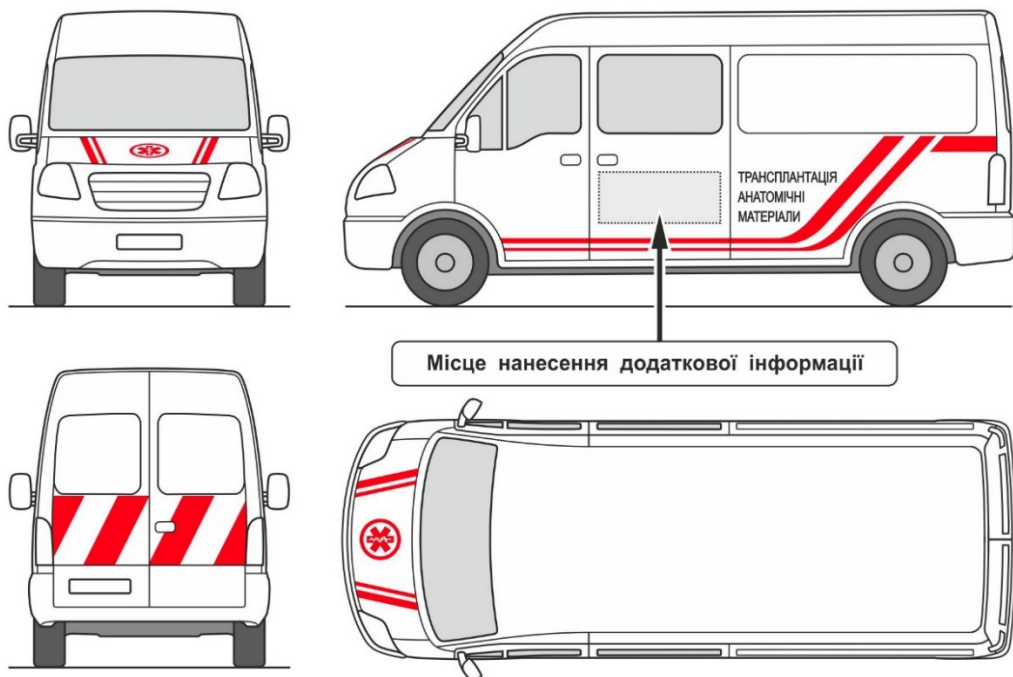
Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024



Мал. 19 – Автомобіль спеціалізованої державної установи «Український центр трансплант-координації»



Мал. 20 – Автомобіль закладу охорони здоров'я, який має ліцензію на провадження господарської діяльності з медичної практики, що передбачає право надання медичної допомоги із застосуванням трансплантації



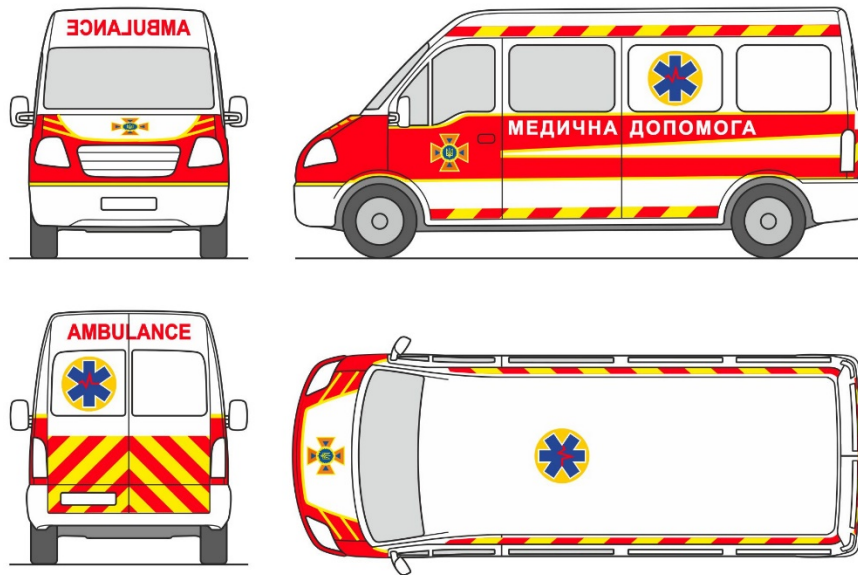
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



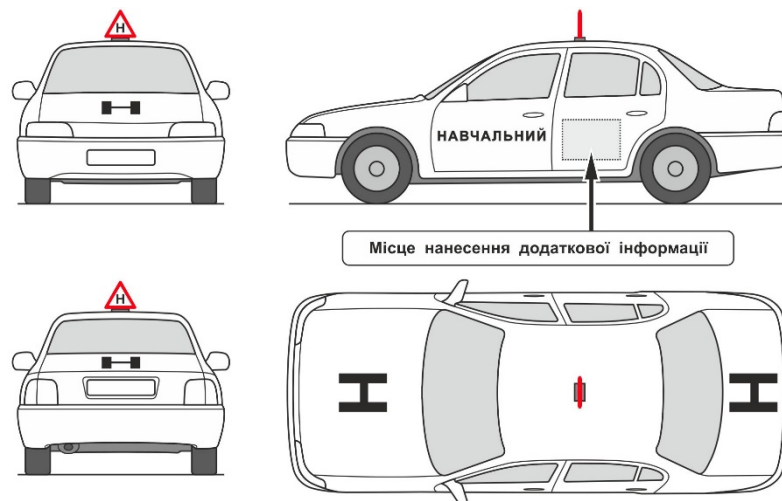
15/18/63-24 від 05.01.2024



Мал. 21 — Автомобіль медичної допомоги оперативно-рятувальної служби цивільного захисту

16. Додаткові випробування учбових транспортних засобів

Учбові транспортні засоби повинні бути укомплектовані розпізнавальним знаком “Учбовий транспортний засіб”, обладнаним місцем для спеціаліста з підготовки до керування транспортним засобом (додатковими дзеркалами заднього огляду, додатковими педалями, що повторюють положення основних педалей, зчеплення (за наявності основної педалі зчеплення) і гальмування) (малюнки 22-25).



Мал. 22 – Автомобіль легковий навчальний



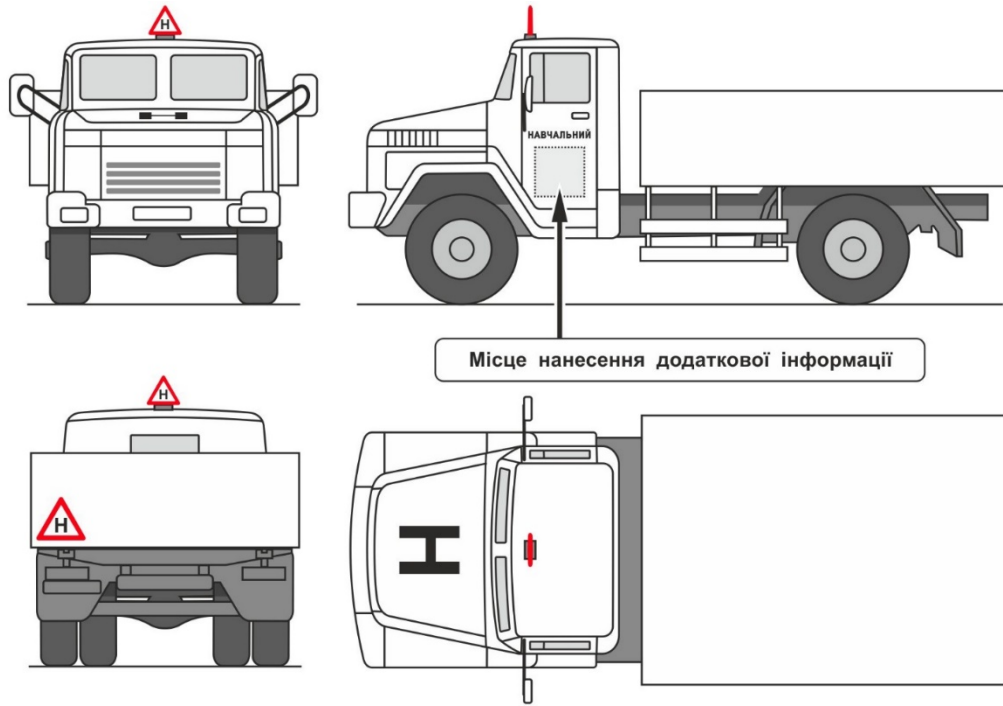
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

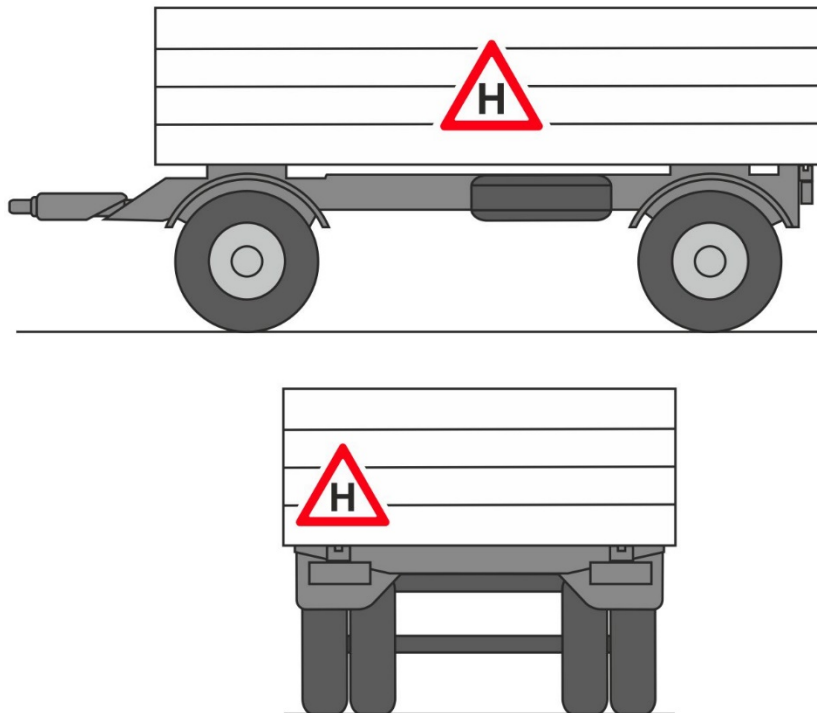
Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024



Мал. 23 – Автомобіль вантажний навчальний



Мал. 24 – Причіп навчальний



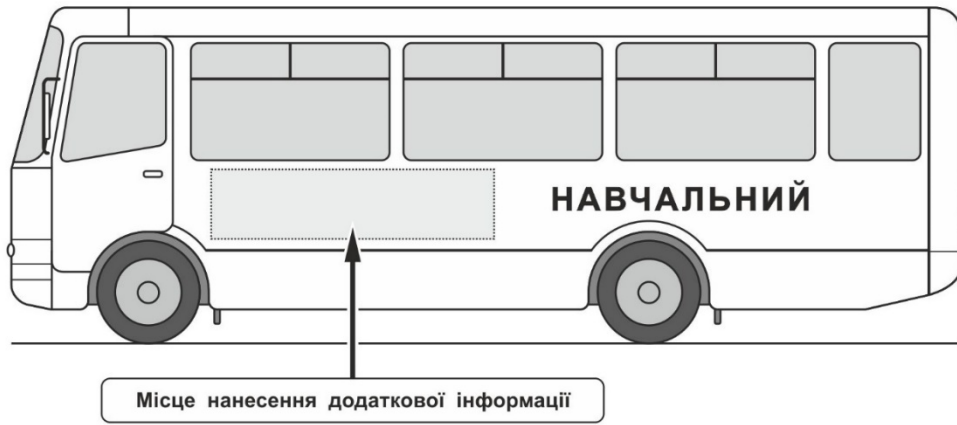
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024



Мал. 25 – Автобус навчальний

В.о. начальник відділу технічного
регулювання на транспорті

Руслан КИРИЧЕНКО



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кириченко Руслан Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000BCC02A001894AD00
Дійсний з 09.12.2022 0:00:00 по 08.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



15/18/63-24 від 05.01.2024



Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України

«Про затвердження Змін до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки»

9 Січня 2024, 10:47

◀ Оголошення ▶ Регуляторна діяльність ▶ Повідомлення про оприлюднення

1. Розробник

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України

2. Стислий виклад змісту проекту:

Діючі Вимоги до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методи такої перевірки, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 26 листопада 2012 року № 710, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 року за № 2169/22481, на сьогодні не відповідають та частково дублюють норми Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 року № 137, з урахуванням змін, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 19 травня 2023 року № 514.

Також містять посилання та вимоги нормативних документів (ГОСТ), які на сьогодні не чинні в Україні, але діють в країні-агресорі російській федерації.

У зв'язку з цим, суб'єкти обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, під час здійснення своєї діяльності, стикаються з проблемою наявності суперечностей та неузгодженості в нормативно-правових актах, які регулюють їх роботу під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.

Проект наказу розроблено для оптимізації процедури проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, створення методичних рекомендацій, які потрібно використовувати під час проведення обов'язкового технічного контролю.

Також проект наказу об'єднує один документ стандарти та Правила ЕЕК ООН, які потрібні під час обов'язкового технічного контролю.

3. Спосіб оприлюднення проекту регуляторного акта

Проект акта розміщено на офіційному вебсайті Мінінфраструктури (www.mtu.gov.ua).

4. Строк, протягом якого приймаються зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань

Зауваження та пропозиції приймаються протягом одного місяця з дня оприлюднення.

5. Зауваження та пропозиції направляти на адресу

Зауваження та пропозиції до проекту акта від фізичних та юридичних осіб слід надсилати на адресу: serhiichuk@mtu.gov.ua та на адресу Державної регуляторної служби України.

[Проект акта](#)

[ВИМОГИ](#)

[Пояснювальна записка](#)

[Аналіз регуляторного впливу](#)

Поділитись сторінкою

За галузями

[Автомобільний та міський транспорт](#)
[Дорожнє господарство](#)
[Залізничний транспорт](#)
[Водний транспорт](#)
[Авіатранспорт](#)
[Поштовий зв'язок](#)
[Будівництво](#)
[Сфера комунальних послуг](#)

За темами

[Безпека на транспорті](#)
[Аналітика](#)
[Відкриті дані](#)
[Громадська рада](#)
[Дозволи](#)
[Дорадчі органи](#)
[Євроінтеграція](#)
[Регуляторна діяльність](#)
[Закупівлі](#)
[Інформаційні технології](#)
[Міжнародні зв'язки](#)
[Інфраструктурні проекти](#)
[Послуги](#)
[Запобігання корупції](#)
[Публічна інформація](#)
[Реформи](#)
[Ліцензування та сертифікація](#)
[Повідомлення про оприлюднення](#)
[Інвестиції](#)
[Кадри](#)
[Управління майном](#)
[Продаж та списання](#)
[Автомобільний](#)
[Залізничний](#)
[Водний](#)
[Авіаційний](#)