



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 відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження доопрацьований проект наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про внесення змін до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки» (далі – проект наказу).

- Додатки:
1. Проект наказу на 63 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу на 11 арк. в 1 прим.
 3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк. в 1 прим.

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

Олександр КУБРАКОВ

Андрій Сергійчук 066-756-47-37



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

Київ

№ _____

Про внесення 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. Внести 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 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

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

I. Визначення проблеми

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

Постановою Кабінетом Міністрів України від 19 травня 2023 року № 514 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 30 січня 2012 р. № 137 і від 31 травня 2012 р. № 512» внесено зміни, зокрема, 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).

Діючі Вимоги до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методи такої перевірки, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 26 листопада 2012 року № 710, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 року за № 2169/22481 (далі – Вимоги до перевірки), 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 російській федерації.

Також, 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 Порядком ОТК та Вимогами 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.

Відповідно до пункту 6 Порядку ОТК, Мінінфраструктури протягом 15 робочих днів з дня надходження повідомлення перевіряє зазначену в повідомленні та документах, доданих до нього, інформацію про відповідність матеріально-технічної бази та персоналу вимогам Порядку ОТК, Вимогам до перевірки, Технологічним вимогам до засобів перевірки технічного стану, обслуговування і ремонту колісного транспортного засобу, затвердженим наказом Мінінфраструктури від 15 лютого 2012 р. № 106, та в разі підтвердження такої відповідності надсилає повідомлення та додані до нього документи до Головного сервісного центру МВС.

У разі виявлення невідповідностей у повідомленні та доданих до нього документах вимогам, зазначеним в абзаці першому цього пункту, 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.

Варто зазначити, що однією із основних причин відмови у надсиланні повідомлення та доданих до нього документів до Головного сервісного центру МВС, є виявлення у документах суб'єкта господарювання (сфері Акредитації) відсутності посилання на нормативні документи (не діючі ГОСТ), які містить чинна редакція Вимог до перевірки.

Зазначене є перепорою доступу суб'єкта господарювання до ринку обов'язкового



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

технічного контролю транспортних засобів.

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

У зв'язку з викладеним, виникла необхідність розроблення проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про внесення змін до Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки» (далі – регуляторний акт).

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 регуляторним актом є приведення Вимог до перевірки у відповідність Порядку ОТК, виключення з Вимог до перевірки неактуальних 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, однією із цілей 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, а також є неактуальними. Неможливість включення до реєстру суб'єктів обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, суб'єктів господарювання, в сфері акредитації яких відсутності, посилення на нормативні документи (не діючі ГОСТ), посилення на які містить чинна редакція Вимог до перевірки.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

	<p>Наявність в Вимогах до перевірки неактуальних ДСТУ та Правил ЄЕК ООН, що використовуються при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.</p> <p>Відсутність методів перевірки категорії L (мототехніка) під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.</p>
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	<p>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.</p> <p>Зменшення часу 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%

* 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	-	Проблема не вирішується. Суб'єкти господарювання, в сфері акредитації яких відсутні



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

		<p>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 перевірки технічного стану транспортних засобів під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.</p>
<p>Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта</p>	<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 діючій 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 суб'єкта господарювання під час проведення обов'язкового технічного контролю, оскільки оновлені Вимоги до перевірки конкретні дії (каліграфічні схеми, приклади, зразки, таблиці та інше).</p>	<p>Витрати, які можуть виникати внаслідок дії регуляторного акта, пов'язані із ознайомленням виконавців із положеннями регуляторного акта – 200 грн на одного суб'єкта господарювання.</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

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.
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Витрати, пов'язані із ознайомленням виконавців із положеннями регуляторного акта – 200 грн на одного суб'єкта господарювання. Всі суб'єкти господарювання – 210200 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.	Проблема продовжує існувати.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

		<p>Наявність в Вимогах до перевірки неактуальних ДСТУ та Правил ООН, що використовуються при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, призводить до неправильної перевірки технічного стану транспортних засобів під час проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів.</p>	
<p>Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта</p>	<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 діючій 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 суб'єкта господарювання під час проведення обов'язкового технічного контролю, оскільки оновлені Вимоги до перевірки конкретні дії (каліграфічні схеми,</p>	<p>Витрати, які можуть виникати внаслідок дії регуляторного акта, пов'язані із ознайомленням виконавців із положеннями регуляторного акта – 200 грн на одного суб'єкта господарювання.</p>	<p>Проблема вирішується шляхом врегулювання процедури проведення обов'язкового технічного контролю</p>



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

	приклади, зразки, таблиці та інше).		
--	-------------------------------------	--	--

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання визначеної проблеми з боку держави, є прийняття запропонованого регуляторного акта.

Заходами, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми з боку держави, є забезпечення інформування громадян та суб'єктів господарювання про вимоги регуляторного акта шляхом оприлюднення його на офіційному вебсайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Прийняття регуляторного акта:

дозволить збільшити кількість суб'єктів господарювання, які бажають здійснювати свою діяльність у сфері обов'язкового технічного контролю;

суб'єкти господарювання, які претендують на включення до реєстру суб'єктів ОТК, у сфері акредитації яких відсутні застарілі ГОСТи (які наявні в діючій редакції Вимог до перевірки), не потребуватимуть витрат додаткових коштів для розширення сфери акредитації;

процедура проведення обов'язкового технічного контролю буде зрозуміла та займатиме менше часу суб'єкта господарювання під час 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.

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

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

Стосовно регуляторного акта буде здійснюватися базове, повторне та періодичне відстеження його результативності.

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

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись показники, наведені у розділі VIII цього аналізу регуляторного впливу.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде проведено після набрання чинності цим регуляторним актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього акта.

Повторне відстеження результативності – через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

Періодичне відстеження результативності – один раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

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 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

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	200 грн = 16836грн / 168 год x 2 прац. (середня заробітна плата за грудень 2023 року в Україні / відпрацьований робочий час штатних працівників у вересні в Україні x кількість працівників до компетенції яких	200 грн



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

		відносяться питання) – дані відкритих джерел інтернет (Пенс.фонд.).	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	200 грн	200 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	210200 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 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

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 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



3259/18/14-24 від 07.03.2024

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:

вогни маневрування – вогни на КТЗ, які використовуються для забезпечення додаткового освітлення збоку (ззаду) КТЗ під час маневрування на невеликій швидкості у темний час доби;

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 180° у горизонтальній площині, у разі напрямлення лінії зору з місця водія паралельно середній поздовжній площині КТЗ;

ідентифікація транспортного засобу – процес визначення категорії, типу, моделі, марки, призначення, виробника та особливостей конструкції транспортного засобу станом на дату першої реєстрації в Україні згідно з маркуванням, реєстраційними документами, експлуатаційною документацією та



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

інформаційними матеріалами виробника, а також звірки ідентифікаційних номерів за документацією виробника і номерних знаків, екологічного рівня транспортного засобу за реєстраційними документами, установлення його комплектності;

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;

контроль органолептичний – перевірка технічного стану транспортного засобу органами зору, дотику, слуху, нюху із застосуванням у разі потреби інформації засобів сигналізації (індикації), що вмонтовані в транспортний засіб, але без застосування засобів вимірювальної техніки;

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

споряджена маса (маса без навантаги) колісного транспортного засобу категорії L - маса транспортного засобу без водія, пасажирів, вантажу з принаймні 90-ма відсотками об'єму палива у встановлених виробником баках для палива, 100-ма відсотками з інших експлуатаційних рідин та обладнанням, яке виробник поставляє додатково до необхідного для нормального функціонування (запасне колесо, набір інструментів, вітрове скло, багажник, захисні пристрої тощо);

споряджена маса (маса без навантаги) колісного засобу категорій M, N, O - маса колісного засобу без водія, членів екіпажу, пасажирів та вантажу (багажу), з кузовом та сидельно-зчипним пристроєм у разі сидельного тягача або маса шасі з кабіною, якщо виробник не встановлює кузов та (або) зчипний пристрій, з охолодною рідиною двигуна, оливами складників, з принаймні 90-ма відсотками об'єму палива у встановлених виробником баках для палива, 100-ма відсотками інших експлуатаційних рідин (паливо обігрівача, рідина змивача вітрового скла тощо), з інструментами, запасним колесом, та у разі наявності кухні, туалету включно з масою води у її вмістищах, заповнених на 100 відсотків, з порожніми вмістищами для відходів. Споряджена маса спеціального і спеціалізованого колісного засобу включає усі складові частини та устаткування відповідно до експлуатаційної документації виробника у стані, придатному для виконання спеціальних і спеціалізованих функцій згідно з вимогами виробника та законодавства.

сумарний кутовий проміжок рульового керування – сумарний кут, на який повертається рульове колесо під дією нормованого 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;



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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;

VIN (Vehicle Identification Number) – міжнародний ідентифікаційний номер КТЗ.

ІІ Вимоги та методи перевірки технічного стану колісного транспортного засобу

1. Ідентифікація транспортного засобу

1) Номерні знаки.

Номерні знаки перевіряються візуально.

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

2) Ідентифікаційний/серійний номер або номер шасі транспортного засобу.

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

Ідентифікація транспортного засобу проводиться згідно з маркуванням, реєстраційними документами, експлуатаційною документацією та інформаційними матеріалами виробника, а також звірки ідентифікаційних номерів за документацією виробника і номерних знаків, екологічного рівня транспортного засобу за реєстраційними документами, установлення його комплектності.

Вантажність (вантажопідйомність) транспортного засобу визначається як різниця між максимальною масою транспортного засобу (повною масою транспортного засобу) та спорядженою масою транспортного засобу, яка



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

дорівнює масі вантажу та пасажирів, які можна перевозити на транспортному засобі.

Кількість місць визначається відповідно до реєстраційного документа на транспортний засіб, а, за необхідності, з перевіркою відповідності особливостей конструкції салону КТЗ.

У разі невідповідності ідентифікаційних номерів та (або) номерних знаків даним реєстраційним документів транспортного засобу обов'язковий технічний контроль не проводиться.

2. Гальмівна система

1) Робоча гальмівна система.

Показники ефективності гальмування робочої гальмівної системи, що підлягають контролю, та їхні значення наведено у таблицях 1 та 2. 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.

Має бути забезпечена можливість роздрукування результатів випробування гальмівної системи транспортного засобу, зафіксованої на гальмівному стенді із зазначенням марки, моделі, номерного знака, VIN транспортного засобу, дати і часу випробувань.

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	Тривалість спрацьовування ГС на стенді, с, не більше ніж ^{11), 12)}
M ₁	0,58 ^{1), 2)}	30	0,8 ¹³⁾
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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

до 1988 р.

³⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 01.01.2012, $\gamma_T \geq 0,45$.

⁴⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих з 1988 р. до 01.01.2012, $\gamma_T \geq 0,43$.

⁵⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 1988 р., $\gamma_T \geq 0,45$.

⁶⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих до 01.01.2012, $\gamma_T \geq 0,40$.

⁷⁾ Для КТЗ, вперше зареєстрованих з 1988 р. до 01.01.2012, $\gamma_T \geq 0,43$.

⁸⁾ Для КТЗ з інерційною робочою гальмівною системою $\gamma_T \geq 0,40$ (за значення штовхального зусилля в зчіпному 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.

¹¹⁾ Крім КТЗ категорії О з інерційною РС.

¹²⁾ Для КТЗ, випуску до 1988 р., можливе збільшення нормативу тривалості спрацювання на 10%.

¹³⁾ Для КТЗ із гідравлічним приводом — не більше ніж 0,5 с.

Таблиця показників за методом дорожніх випробувань

Таблиця 2

Тип КТЗ	Категорія КТЗ (тягача)	Гальмівний шлях (S_T) для початкової швидкості гальмування (V_0), м ¹⁾ , не більше ніж		Усталене сповільнення ($j_{уст}$), 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			
L ₅ , L ₇	16,3	$0,1 \times V_0 + 0,0077 \times V^2$	5,0			
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., $j_{уст} \geq 5,0$ м/с².

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

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

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

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

¹⁰⁾ вказано усталене сповільнення при гальмуванні переднім гальмівним механізмом

¹¹⁾ вказано усталене сповільнення при гальмуванні заднім гальмівним механізмом

Оцінювання відповідності робочої гальмівної системи за прямим вимірюванням (визначення часу спрацювання гальмівної системи на стенді для



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

перевірки гальмівної системи КТЗ), опосередкованим методом за показниками гальмівної сили (стендові випробування), дорожнім випробуванням щодо визначення надмірного відхилення від прямолінійного руху транспортного засобу або затримки зростання сповільнення здійснюється лише у разі наявної нехарактерної затримки наростання та/або відсутності плавності зміни гальмівного зусилля (при поступовому приведенню в дію органу керування гальмівною системою) будь-якого з коліс.

2) Стоянкова гальмівна система

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

3) Перевірки інших гальмівних систем

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
 Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

системи для чотирикратного повного приведення в дію органу керування гальмівної системи. Під час такої перевірки ефективність робочої гальмівної системи не повинна знижуватись.

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.

Зниження тиску стисненого повітря у ресиверах пневматичного або пневмогідравлічного приводу 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 приводу:

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.

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



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

$$\gamma_{\Gamma} = \frac{\sum_{i=1}^n \sum P_{\Gamma} i_{max}}{M_a \times g},$$

де $\sum_{i=1}^n \sum P_{\Gamma} i_{max}$ – сума максимальних гальмівних сил усіх коліс КТЗ, Н;
 g – прискорення вільного падіння, м/с²;
 n – кількість коліс КТЗ, на які діє гальмівна система.

$$K_H = \frac{|P_{\Gamma л} - P_{\Gamma п}|}{P_{\Gamma л max}},$$

де $P_{\Gamma л}, P_{\Gamma п}$ – гальмівні сили, відповідно, лівого та правого коліс однієї осі, Н;

$P_{\Gamma л max}$ – значення гальмівної сили, найбільше з $P_{\Gamma л}$ або $P_{\Gamma п}$, 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.

Примітка 1. Дозволено випробовувати КТЗ із пневматичним приводом робочої гальмівної системи у стані спорядженої маси з навантагою (75 ± 15) кг на місце для сидіння водія (людина або вантаж);. У разі не досягнення при випробуванні встановлених показників ефективності гальмування здійснюється перерахунок за методикою обчислення параметрів ефективності робочої гальмівної системи.

Примітка 2. Дозволено випробовувати КТЗ з гідравлічним приводом робочої гальмівної системи у стані спорядженої маси з навантагою (75 ± 15) кг на місце для сидіння водія (людина або вантаж).

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 навчальних (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 цементо- 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 спорядженої маси з навантагою (75 ± 15) кг на місце для сидіння водія (людина або вантаж) 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.

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_0/M_a . Цю умову можна виконувати за допомогою упору, який обмежує хід органу керування робочої 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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 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 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 M₁ та 588 Н для КТЗ інших категорій. Зусилля на ножному органі керування має бути не більше ніж 490 Н для КТЗ категорії M₁ та 687 Н для КТЗ інших категорій.

КТЗ випробовують з «холодними» гальмівними механізмами. Шини КТЗ мають бути 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.

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 випробування, має бути достатніх розмірів для проведення випробування 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.

б) Методика обчислювання параметрів ефективності робочої гальмівної системи

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

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

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 ($P_{г, макс}$) пневматичної гальмівної системи на стенді ($\tau_{ст}$) обчислюють за формулами:



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
 Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
 та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

$$P_{2, \text{макс}} = P_{22} + (P_{22} - P_{21}) \cdot (p_3 - p_2) / (p_2 - p_1),$$

де P_{21} – сила, що витрачається на прокручування незагальмованого колеса, Н;
 P_{22} – максимальна гальмівна сила, отримана під час випробовування КТЗ у стані спорядженої маси з навантагою (75 ± 15) кг на місце для сидіння водія (людина або вантаж), 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 спорядженої маси з навантагою (75 ± 15) кг на місце для сидіння водія (людина або вантаж), 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 спорядженої маси з навантагою (75 ± 15) кг на місце для сидіння водія (людина або вантаж) 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 кермування

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.

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

Система сигналізації та контролю та електропідсилювач рульового кермування (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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
 Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 кермування повинен відповідати значенням наведених в Таблиці 4:

Таблиця 4

Категорія КТЗ	Сумарний кутовий проміжок, не більше ніж ¹⁾
M ₁ , M ₂ , N ₁	10° (25°)
M ₃ , N ₂ , N ₃	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 кермування перевіряють на мінімальній і підвищеній частотах обертання холостого ходу двигуна, спостерігаючи за рульовим колесом та (або) керованими колесами, встановленими в положення для прямолінійного руху.

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 органолептично повертаючи рульове колесо відносно нейтрального положення в кожную сторону та прикладаючи силу у протилежних напрямках безпосередньо до деталей та вузлів привода (за потреби використовуючи обладнання для контролю підвіски (детектор люфта коліс) без підймання осі, підйомні пристрої транспортного засобу або його складових частин).

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 кожную сторону від нейтрального положення. Для цього транспортний засіб встановлюють над оглядовою канавою або на поворотні пристрої або на підйомнику з опорою на керовані колеса та здійснюють повертання керма за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки або застосовується спеціально адаптований детектор люфту керма.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

***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 з регульованим положенням рульового колеса перевіряють послідовно прикладаючи зусилля у протилежних напрямках від руки до рульового колеса в його площині.

Сумарний кутовий проміжок рульового керування 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 керування визначають як суму кутів повороту рульового колеса в протилежних напрямках.

Не дозволено:

самочинний поворот рульового колеса та (або) керованих коліс КТЗ із підсилювачем рульового керування;

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;

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 очищування 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;

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 вітровому 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 крайне положення.

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України











214/18/63-24 від 29.02.2024

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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

5. Вогні (фари, ліхтарі), світловідбивачі, електрообладнання

1) Фари, передні та задні габаритні ліхтарі, бічні габаритні ліхтарі, контурні вогні та денні ходові вогні, стоп-сигнали, покажчики повороту та аварійний сигнал, передні протитуманні фари та задні протитуманні ліхтарі, ліхтарі заднього ходу, ліхтарі освітлення заднього номерного знака, світловідбивачі, видимі (світловідбивні) позначки та маркувальні таблички, сигнальні індикатори, обов'язкові для приладів зовнішнього освітлення перевіряються візуально, а за необхідності перевіркою функціонування шляхом вмикання та з використанням відповідного обладнання.

Не дозволено змінювати розташування обов'язкових приладів зовнішніх світлових (далі – ПЗС), їх демонтувати, а також змінювати режим роботи ПЗС. Дозволяється встановлення додаткових ПЗС на КТЗ у разі відповідності вимогам наявності, кількості, розташування, режиму роботи та кольору, які передбачені Правилами ООН № 48.

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 цих вимог або переобладнано згідно з погоджувальними 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 покажчиків 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.

На автомобілях, випуску після 2022 року, можуть бути встановлені допоміжні вогні дальнього світла класу RA.

На КТЗ, випуску після 2014 року, можуть бути встановлені вогні маневрування. На автомобілях вогні маневрування повинні мати можливість вмикатися тільки при ввімкнених фарах ближнього або дальнього світла. На



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

причепях вогні маневрування повинні мати можливість вмикатися тільки при ввімкнених габаритних ліхтарях.

Для інших ПЗС застосовують вимоги відповідні до року розроблення КТЗ серій поправок до Правил ООН № 48, Правил ООН № 53, Правил ООН № 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
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	
Показчик повороту	передній	Автожовтий	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)	Автожовтий	ТАК, 1, НІ, 1	ТАК, 1, НІ, кількість залежить від довжини	ТАК, 1, НІ, кількість залежить від довжини	ТАК, 1, НІ, кількість залежить від довжини	ТАК, 1, НІ, кількість залежить від довжини	ТАК, 1, НІ, кількість залежить від довжини	Н/З	Н/З	НІ, кількість залежить від довжини	НІ, кількість залежить від довжини	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З	Н/З
	задній	Автожовтий	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⁾	НІ, 2	НІ, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	ТАК, 2	НІ, 2	ТАК, 2
Аварійний сигнал ²⁾	Автожовтий	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	
Сигнал гальмування (стоп-сигнал)	основний	Черволий	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, 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
	додатковий	Черволий	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	ТАК, 1



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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			
Передній габаритний ліхтар (підфарник)	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	ТАК, 1 або 2		
Задній протитуманний 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	НІ, 1 або 2		
Стояковий 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	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	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	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	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	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	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	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	ТАК, 1 або 2	ТАК, 1 або 2	
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	Н/З	Н/З	



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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
Світлодіючий пристрій нетрикутної форми, який встановлено на педалях ²²⁾		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 Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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) Факультативна 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>																		

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 маркованні безпосередньо поруч із фарами, або на табличці 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:



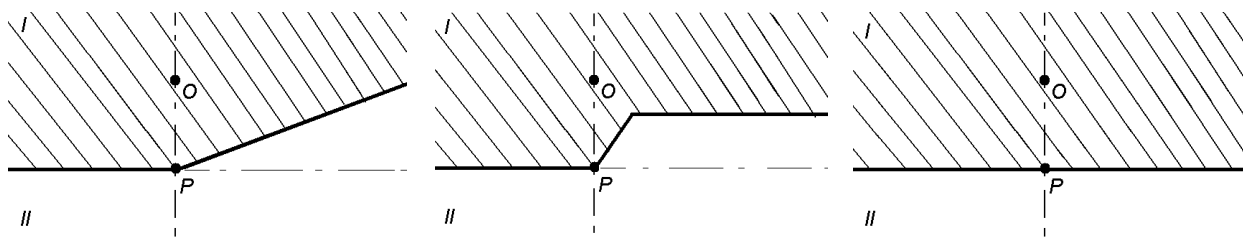
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



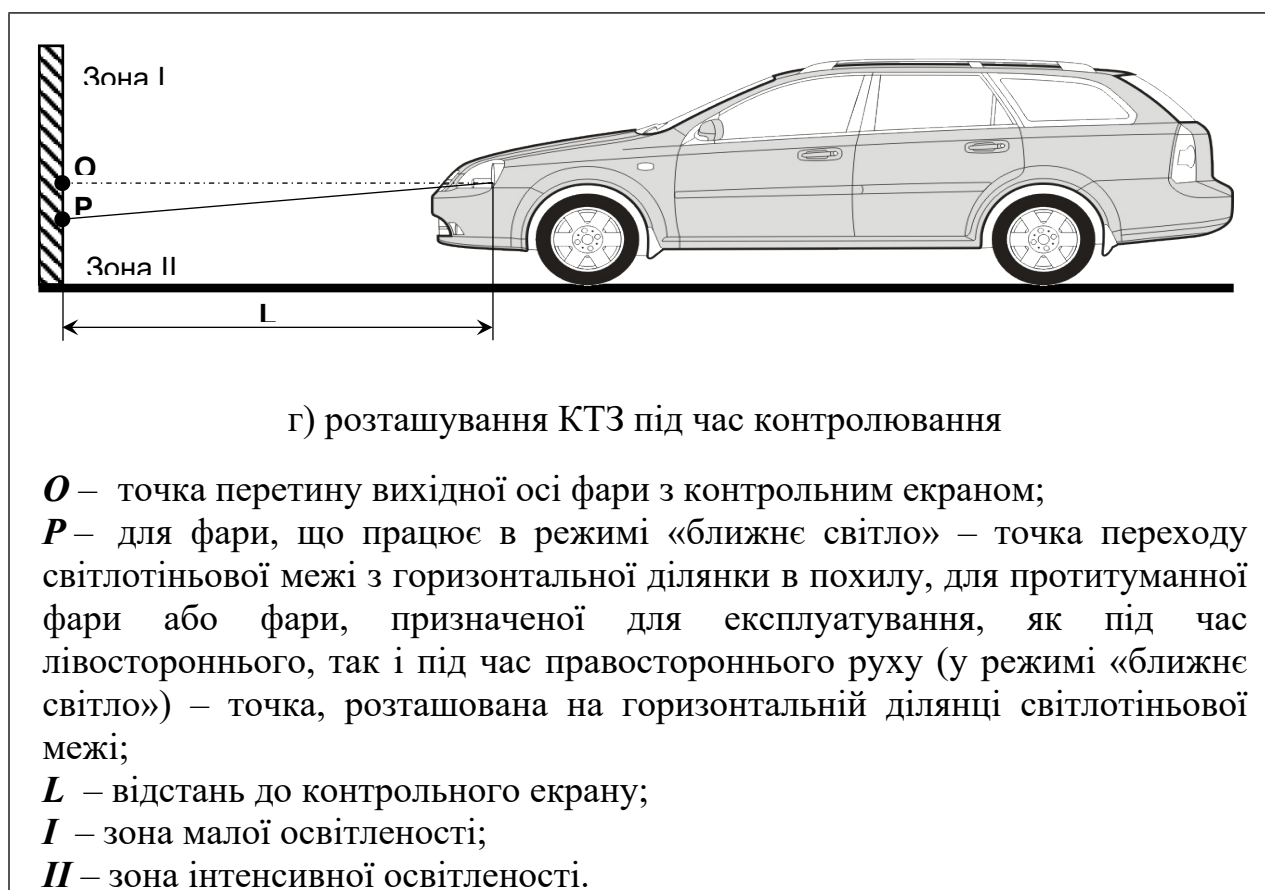
а) фари ближнього світла з похилою правою ділянкою світлотіньової межі

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 Кубраков Олександр Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
 Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

Сумарна сила світла усіх фар у режимі «дальнє світло», має бути не менше ніж 20 000 кд і не більше ніж 430 000 кд (сума окремих контрольних значень – 100).

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.

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.

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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>		

3) Методи.

Відповідність вимогам щодо наявності та розташування обов'язкових ПЗС, встановлення додаткових ПЗС, режиму роботи ПЗС, стану ПЗС, заміненіх 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).

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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:

$$I = E \times L^2,$$

де I – сила світла, кд;
 E – освітленість, лк;
 L – відстань фотометрування (рисунок), м.

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 показчиків повороту за результат вимірювань слід брати її максимальну величину.

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

6. Осі, колеса, шини та підвіска.

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.

2) Колеса та шини.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
 Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
 Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 здутих 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;

наявність тріщин на дисках, у закраїні обода, в замковій канавці;

ремонтів 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).

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, N1, O1	1,6



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

M2, M3	2,0
N2, N3, 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 не визначати гранично допустиму висоту рисунка протектора у разі відсутності появи принаймні одного з індикаторів.

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

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, бризковики (крила), пристрої гасіння бризок, ручки і підніжки) - мають бути не пошкоджені, перевіряються візуально, а за необхідності, шляхом встановлення транспортного засобу на оглядову канаву або на підйомник.

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, 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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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.

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, 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.

Пасажирський кузов, кабіна має бути закріплений; 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; 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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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.

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 лічильник відстані та годинник, а всі частини цих приладів 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 повірки. Проводиться звірка розміру пневматичних шин КТЗ які повинні відповідати протоколу перевірки та адаптації тахографа до транспортного засобу або таблиці 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 пасами 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 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 запасне колесо, акумуляторні батареї, вогнегасники, медична аптечка, номерні знаки мають бути надійно закріплені в місцях, згідно з конструкцією КТЗ.

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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).

Конструкція газобалонного обладнання (далі – ГБО), наявність обов'язкових складників ГБО, їх розташування, маркування та функціонування повинні відповідати вимогам Правил ООН № 67 або Правил ООН № 110, ДСТУ 7434:2013, технічним умовам, інструкціям виробників ГБО.

На колісних транспортних засобах, які обладнані газобалонним обладнанням (далі -ГБКТЗ) застосовують автомобільні газові балони (далі — балони), тип яких офіційно затверджено згідно з Правилами ООН № 67 або Правилами ООН № 110, або які відповідають вимогам інших чинних нормативних документів та мають відповідне маркування. Балони повинні бути оснащені стаціонарними вузлами кріплення або закріплені на КТЗ за допомогою рами (кронштейнів) балона та стрічкових хомутів кріплення, у цьому разі відстань між будь-яким газовим балоном і поверхнею дороги повинна складати не менше ніж 0,2 м. Не дозволено встановлювати балони у моторному відсіку.

Не дозволено експлуатувати ГБКТЗ із балонами в яких вийшов граничний термін використання, пошкоджений корпус балона; несправні вентиля; відсутні належні клейма, а також із балонами іншого призначення.

Кількість та встановлення балонів для СПГ або ЗНГ на КТЗ повинні відповідати Правилам ООН №67 або Правилам ООН №110, технічним умовам, інструкціям виробників ГБО.

Кріплення балона (балонів) для зрідженого нафтового газу (далі - ЗНГ) або стисненого природного газу (далі – СПГ) у випадку прикріплення до КТЗ має бути здійснене двома скобами (хомутами) на балон або чотирма болтами і відповідними кільцевими прокладками (шайбами) чи пластинами, якщо стінки кузова в даному місці мають єдину товщину (виготовлені з одного металевого листа). Якщо скоби (хомути) для балона також несуть навантаження від маси газового балона, то має використовуватись принаймні три скоби (хомути) для кріплення кожного газового балона. Скоби (хомути) для балона повинні запобігати вислизанню, обертанню або зміщенню паливного балона.

Між паливним балоном і скобами для балона повинен бути вставлений захисний матеріал (наприклад повсть, шкіра або пластмаса). Забороняється наявність матеріалу, який легко стискається в місці кріплення кільцевих прокладок (шайб) або пластин до кузова КТЗ.

У випадках встановлення балона за сидінням, повинен бути забезпечений загальний зазор не менше 100 мм уздовж поздовжньої осі КТЗ. Даний зазор може бути розділений на дві частини: між балоном і задньою панеллю транспортного засобу і між сидінням і балоном. Не дозволено встановлювати балони та будь-які інші елементи ГБО в салонах автобусів.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

У випадках встановлення на КТЗ циліндричного балона в повздовжньому напрямку в передній частині рами, для балона повинно бути забезпечено поперечне з'єднання (упор), щоб уникнути вислизання балона. Поперечне з'єднання повинно мати не менше товщину ніж рама для балона з висотою принаймні 30 мм (його верхня частина повинна розташовуватися над днищем балона на висоті мінімум 30 мм), перебувати якомога ближче до куполоподібної днищу балона або навіть бути вмонтованим у нього.

Не дозволено встановлення балонів у моторному відсіку.

Усі балони для СПГ мають бути обладнані клапанами з ручним керуванням (витратними вентилями) або автоматичними клапанами балонів. Балони мають бути оснащені газонепроникними кожухами, що встановлюють поверх арматури балона, за винятком випадків, коли балон установлено зовні КТЗ. Газонепроникні кожухи мають відповідати вимогам Правил ООН № 67 або Правил ООН № 110. Арматура балонів для ЗНГ, що встановлена зовні КТЗ, має бути захищена від потрапляння бруду та вологи.

Заправний блок має бути розміщений зовні КТЗ. Паливопроводи (газопроводи), що проходять крізь пасажирський салон або не вентилязоване багажне відділення, мають бути обґрунтованої необхідної (мінімальної) довжини і захищені газонепроникним кожухом.

Жорсткі газопроводи мають бути виготовлені із суцільнотягнутих трубок із неіржавкої сталі або сталі з антикорозійним покриттям. Для ГБКТЗ, що працюють на ЗНГ, дозволено застосування жорстких газопроводів з суцільнотягнутих трубок із міді з гумовим або пластмасовим захисним покриттям.

Не дозволено наявність паяних або зварних з'єднань газопроводів, зубчатих з'єднань обтисненням. Трубки з неіржавкої сталі мають бути з'єднані лише фітингами з неіржавкої сталі.

Не дозволено розміщення жорстких та гнучких паливопроводів поблизу точок піддомкращування.

ГБКТЗ мають бути обладнані системою перемикання виду палива для убезпечення від постійного одночасного подавання в двигун більше ніж одного виду палива, за винятком короткочасного подавання двох палив під час перемикання системи живлення двигуна з одного виду палива на інший та для газодизельних КТЗ, що використовують дизельне паливо для запалювання газоповітряної суміші.

Газова система живлення ГБКТЗ має бути герметичною.

Не дозволено розміщення складових газової паливної системи в межах 100 мм від системи випуску відпрацьованих газів, якщо вони не мають належного теплозахисного кожуха (екрана).

На транспортних засобах категорій N2, N3, M2 та M3, які працюють на ЗНГ, має бути наявна наліпка спереду та позаду транспортного засобу. Зображення наліпки наведено на малюнку 3.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

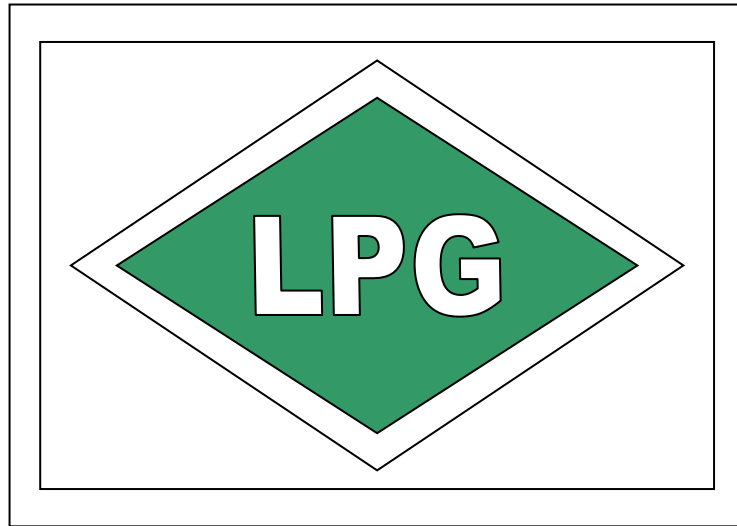
Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

Наліпка повинна відповідати наступним вимогам:

- 1) бути стійкою до умов навколишнього середовища;
- 2) колір: фон – зелений; зовнішні контурові межі та літери – білий або білий світловідбиваючий;
- 3) розміри: ширина наліпки 110-150 мм, висота наліпки 80-110 мм, ширина зовнішніх контурових меж 4-6 мм, висота літер ≥ 25 мм, товщина літер ≥ 4 мм;
- 4) слово «LPG» повинно розміщуватись всередині наліпки по центру.



Мал.3

На транспортних засобах категорій N2, N3, M2 та M3, які працюють на СкПГ або СПГ, має бути наявна наліпка спереду та позаду транспортного засобу. Зображення наліпки для транспортних засобів, які працюють на СПГ наведено на малюнку 4. Зображення наліпки для транспортних засобів, які працюють на СкПГ наведено на малюнку 5.

Наліпка повинна відповідати наступним вимогам:

- 1) бути стійкою до умов навколишнього середовища;
- 2) колір: фон – зелений; зовнішні контурові межі та літери – білий або білий світловідбиваючий;
- 3) розміри: ширина наліпки 110-150 мм, висота наліпки 80-110 мм, ширина зовнішніх контурових меж 4-6 мм, висота літер ≥ 25 мм, товщина літер ≥ 4 мм;
- 4) слово «CNG» (для транспортних засобів, які працюють на СПГ) або слово «LNG» (для транспортних засобів, які працюють на СкПГ) повинно розміщуватись всередині наліпки по центру.



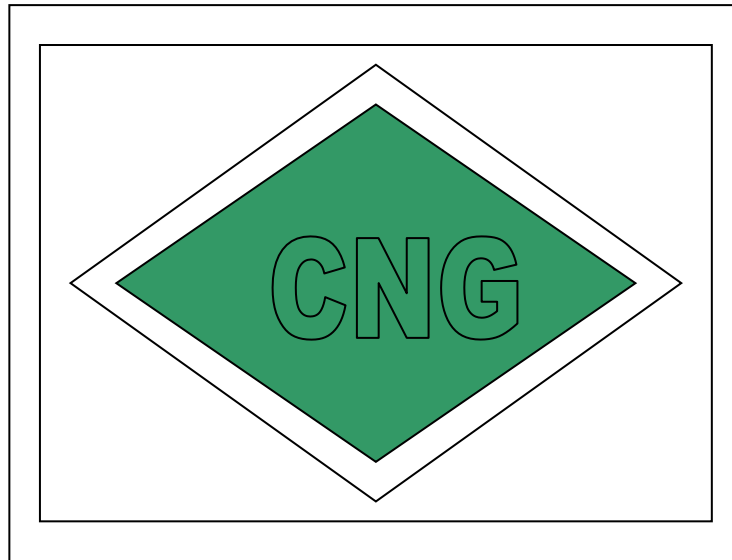
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

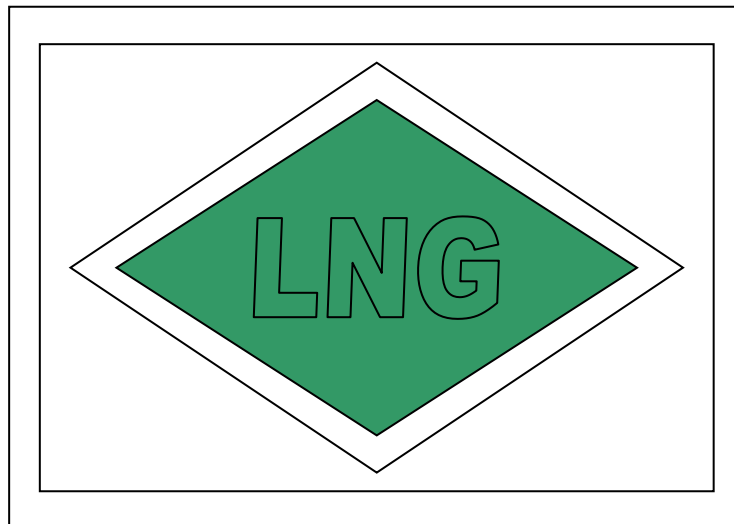
Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал.4



Мал.5

9. Викиди

1) Шум.

Рівень зовнішнього шуму (звуку), виміряний на нерухомому КТЗ, має бути не більше ніж контрольне значення, яке встановлене підприємством-виробником. 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, яке встановлене підприємством-виробником, рівень зовнішнього шуму (звуку) виміряний на нерухомому КТЗ має не перевищувати значень, наведених у таблиці 11-1:



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

Вимоги (нормативні значення):

Таблиця 11-1

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	

Умови проведення вимірювань.

Для визначення рівня зовнішнього шуму (звуку) нерухомого КТЗ застосовують будь-який майданчик необхідних розмірів з асфальтобетонним або цементобетонним покриттям. Поверхня випробувального майданчика не повинна бути вкрита рихлим снігом, високою травою, рихлою землею або золою. Поблизу мікрофону шумоміра, а також між мікрофоном шумоміра та джерелом звуку не повинно бути жодних перешкод, які можуть вплинути на звукове поле. Оператор-випробовувач повинен знаходитись в такому місці, в якому його присутність не чинить вплив на показники вимірювальних приладів.

Метеорологічні прилади розміщуються поблизу випробувального майданчика на висоті $1,2 \pm 0,02$ м.

В момент вимірювання рівня зовнішнього шуму (звуку) швидкість вітру з урахування поривів на рівні висоти мікрофона шумоміра не має перевищувати 5 м/с.

Безпосередньо перед вимірюванням рівня зовнішнього шуму (звуку) на нерухомому КТЗ необхідно виміряти фоновий шум протягом 10 секунд шумоміром в тих місцях установки, в яких будуть здійснюватися подальші вимірювання.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

Рівень фонового шуму (включаючи будь-який шум вітру) повинен бути менше принаймні на 10 дБ (А) рівня тиску звуку, що видається КТЗ під час вимірювання за шкалою А. Якщо різниця між фоновим шумом та виміряним рівнем зовнішнього шуму (звуку) складає від 10 до 15 дБ (А), то для розрахунку результатів випробувань з показника шумоміру віднімають відповідний коригувальний коефіцієнт, який наведений в таблиці 11-2.

Таблиця 11-2

Різниця між фоновим шумом та звуком, який підлягає вимірюванню, в дБ(А)	10	11	12	13	14	15
Коригувальний коефіцієнт в дБ(А)	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,0

Вимірювання рівня зовнішнього шуму (звуку) проводять без причепа (напівпричепа) за виключенням вимірювань щодо транспортних засобів, які виготовлені з нероздільних одиниць.

Підготовка та вимірювання.

КТЗ розміщується в центрі зони випробування, важіль перемикання коробки передач знаходиться в нейтральному положенні та щеплення увімкнене. Якщо конструкція КТЗ не дозволяє виконати дані вимоги, то КТЗ випробовують згідно настанови виробника у відношенні випробування КТЗ в нерухомому стані. Перед кожною серією вимірювань двигун повинен працювати в нормальному експлуатаційному режимі, який відповідає технічним вимогам виробника.

Якщо КТЗ обладнаний одним або декількома вентиляторами з механізмом автоматичного приводу, то під час вимірювання рівня зовнішнього звуку вплив на цю систему не допускається.

Капот двигуна або кришка відсіку (при наявності) повинні знаходитись в закритому положенні.

Контрольні точки для вимірювання рівня зовнішнього шуму (звуку) на нерухомому КТЗ наведені на малюнку 6.

Позначення:

Т – вид зверху

S – вид збоку

1 – контрольна точка

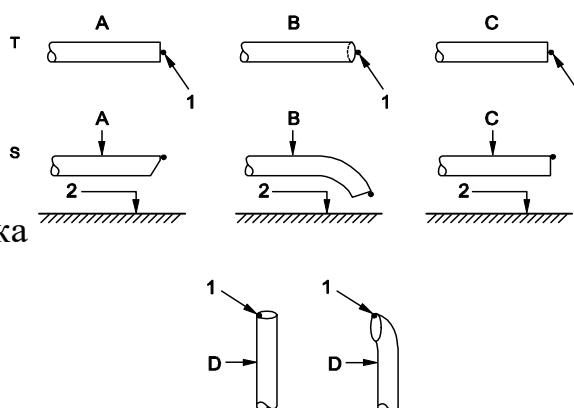
2 – поверхня майданчика

A – труба зі зрізом

B – загнута вниз труба

C – пряма труба

D – вертикальна труба



Мал. 6



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

Мікрофон шумоміра розташовують на відстані $0,5 \text{ м} \pm 0,01 \text{ м}$ від контрольної точки випускної труби, позначеної на мал. 3, під кутом $45^\circ (\pm 5^\circ)$ до вертикальної площини, через яку проходить вісь потоку вихлопних газів з вихідного отвору труби.

Мікрофон шумоміра встановлюють на висоті контрольної точки, але не нижче $0,2 \text{ м}$ над рівнем поверхні майданчика. Вихідна вісь мікрофону повинна знаходитись в площині, паралельній поверхні майданчика, а також повинна бути направлена до контрольної точки вихідного отвору випускної труби.

Якщо можливе два положення мікрофону шумоміра, то використовують те з них, яке відповідає найбільшому боковому віддаленню від повздовжньої вісі транспортного засобу.

Якщо вісь потоку вихлопних газів з випускної труби знаходиться під кутом 90° до повздовжньої вісі КТЗ, то мікрофон шумоміра встановлюють в точці, яка найбільш віддалена від двигуна.

Відносно КТЗ зі встановленими вихідними отворами випускних труб на відстані більше $0,3 \text{ м}$ між собою, виконують одне вимірювання по кожному вихідному отворі. За результат береться найбільший рівень тиску звуку.

У разі наявності випускної труби з двома або більше вихідними отворами, відстань між якими складає менше $0,3 \text{ м}$ та які під'єднані до одного й того ж глушника, положення мікрофону визначають по відношенню до того вихідного отвору, яке знаходиться ближче всього до краю транспортного засобу, або, якщо такого вихідного отвору немає, по відношенню до отвору, який знаходиться вище від рівня поверхні.

У випадках КТЗ з вертикальним розташуванням випускної труби мікрофон розташовують на висоті вихідного отвору випускної труби. Вісь мікрофону повинна бути вертикальною та направленою вгору. Мікрофон розміщують на відстані $0,5 \text{ м} \pm 0,01 \text{ м}$ від контрольної точки випускної труби, але не ближче $0,2 \text{ м}$ до бокової сторони КТЗ, яка знаходиться найближче до випускної труби.

У випадках розташування вихідних отворів випускних труб під кузовом КТЗ, мікрофон встановлюють на відстані мінімум $0,2 \text{ м}$ від найближчої частини КТЗ в точці, яка розташована найближче до контрольної точки випускної труби, але не ближче $0,5 \text{ м}$ до цієї точки, та на висоті $0,2 \text{ м}$ від рівня поверхні майданчика, проте не на лінії потоку відпрацьованих газів.

Приклади встановлення мікрофону в залежності від розташування випускної труби наведені в малюнках 7-10.



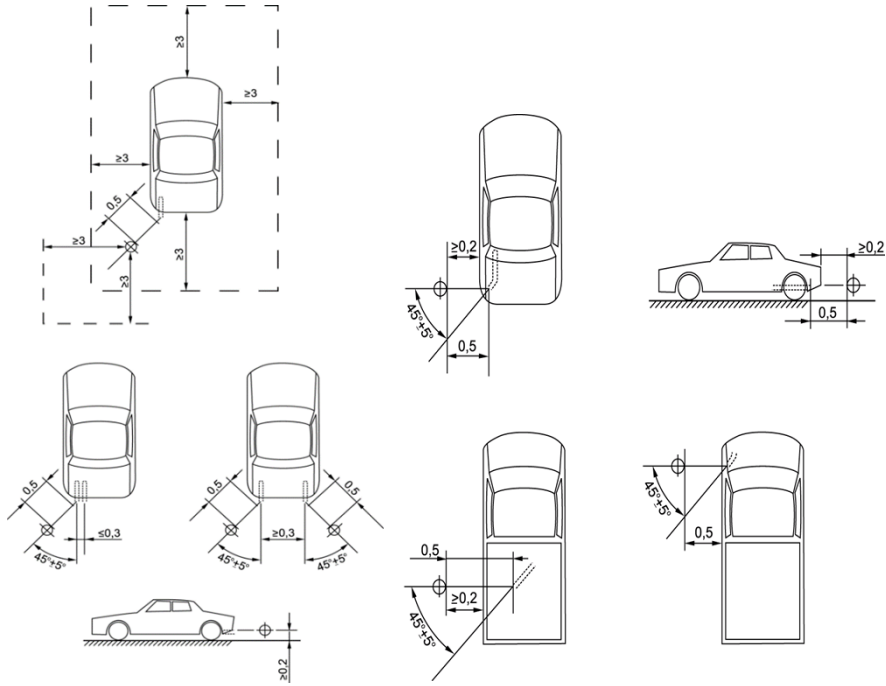
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України

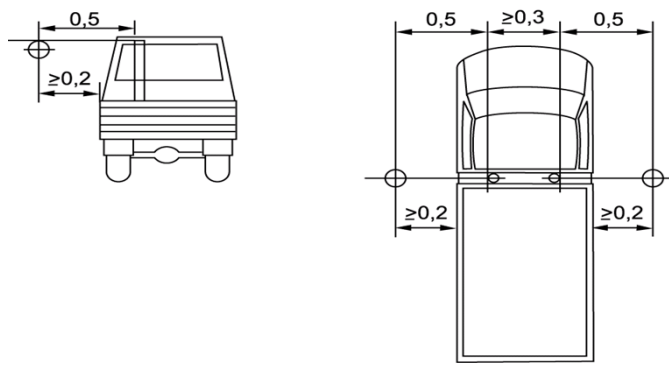


214/18/63-24 від 29.02.2024

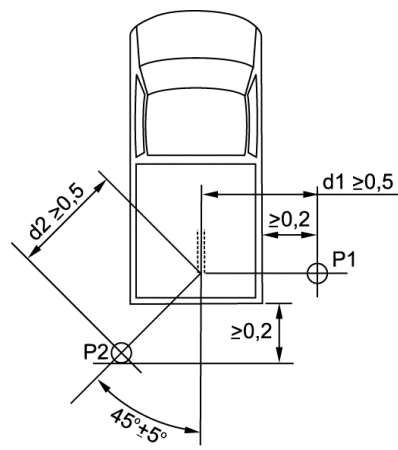


Мал. 7

Мал. 8



Мал. 9



Мал. 10



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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

- a) 75% від номінальної частоти обертання колінчастого вала двигуна для КТЗ з номінальною частотою обертання колінчастого вала двигуна до 5000 хв^{-1} ;
- b) 3750 хв^{-1} для транспортних засобів з номінальною частотою обертання колінчастого вала двигуна більше 5000 хв^{-1} , але менше $7\,500 \text{ хв}^{-1}$;
- c) 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.

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

Процедура випробування.

Частоту коливання двигуна поступово збільшують з холостого ходу до цільової частоти коливання без перевищення межі допуску в $\pm 3\%$ від цільової частоти обертів двигуна і утримують в постійному режимі. Після цього дросельну заслінку швидко повертають в початкове положення і знову виводять на частоту коливання двигуна у відповідності з режимом холостого ходу. Рівень тиску звуку вимірюють в період роботи в режимі підтримки частоти коливання двигуна протягом не менше 1 секунди і протягом всього періоду сповільнення. При цьому результатом випробування є максимальний показник шумоміра протягом цього періоду роботи, який округлюється математичним методом до першого десяткового знаку після коми. Випробування вважаються дійсними, якщо частота коливання двигуна при вимірюваннях не відхиляється від цільової частоти коливання двигуна більше ніж на $\pm 3\%$ протягом не менше 1 секунди.

Здійснюють не менше трьох вимірювань в кожному випробувальному положенні. Фіксується максимальний рівень тиску звуку по шкалі А під час кожного з трьох вимірювань. Для визначення остаточного результату в положенні, в якому проводилось вимірювання, використовують перших три послідовні результати вимірювань в межах 2 дБ(А), за виключення результатів, які не відповідають умовам проведення випробувань. Остаточним результатом випробування є максимальний рівень звуку у всіх положеннях, в яких проводились вимірювання з трьох результатів послідовних вимірювань.

2) Викиди двигуна з примусовим запалюванням палива.

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

Засоби, режими та умови вимірювання.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 спрацюванням 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.

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.

На КТЗ, випуску до 2004 року, при проведенні випробувань, як альтернативу можна використовувати норми і методи вимірювання передбачені ДСТУ 4277:2004.

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

Таблиця 12

КТЗ виготовлено або вперше зареєстровано в Україні або іншій країні (що раніше):	Частота обертання	СО, об'ємна частка, %	СnHm, 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 СО та СnHm у ВГ КТЗ за результатами вимірювання не перевищує граничні значення, а λ не виходить за граничні межі.

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, пробоїн та нещільностей у з'єднаннях, які



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

призводять до витоку 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 $+60^{\circ}\text{C}$.

Занурити зонд-пробовідбірник газоаналізатора у випускную 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 випускної 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 .

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 роздрукування результатів вимірювання непрозорості із зазначенням реєстраційного чи ідентифікаційного номера КТЗ та дати і часу випробувань.

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 спрацьовуванням 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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 вибірача 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 13.

Таблиця 13

$N, \%$	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	∞

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 11, де 1,30 (m^{-1}) – скориговане значення натурального показника поглинання для відповідного типу КТЗ (двигуна).



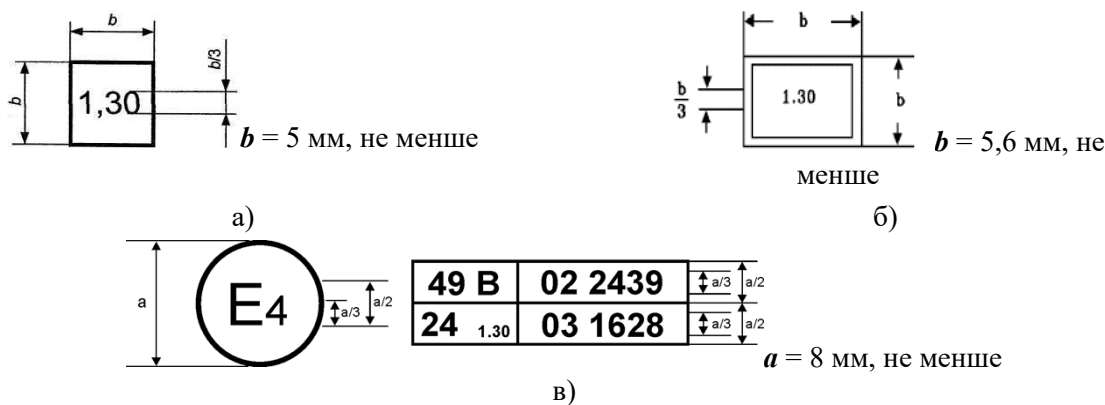
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал. 11

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

- а) згідно з Правилами ООН № 24–03;
- б) згідно з Директивою 72/306/ЄЕС або Регламентом ЄС № 692/2008;
- в) 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 табличку 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.

Таблиця 14

Особливості конструкції двигуна	до 01.01.2007	$K_{дон}$ 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	1,7	1,5	0,7
М та N з дизелями з наддувом	3,0	1,7	1,5	0,7
М та N з газодизелями без наддува	1,7	1,7	1,5	0,7



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

М та N з газодизелями з наддувом	2,0	1,7	1,5	0,7
----------------------------------	-----	-----	-----	-----

* для КТЗ, які на момент виготовлення відповідали екологічним нормам не нижче рівня «Євро-6» (згідно з даними в реєстраційному документі на транспортний засіб), 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 за відсутності цих даних – не менше ніж +60°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 M₃, N₃.

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 поспіль 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.

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.

На КТЗ, випуску до 2004 року, при проведенні випробувань, як альтернативу можна використовувати норми і методи вимірювання передбачені ДСТУ 4276:2004.

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 I та A	Клас II	Класи III та B
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 I – 1800;

клас II – 1650–1800;

клас III – 1550–1800.

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

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

Ширина проїми 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:



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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

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 підймання-опускання, переміщення крісла-коляски не встановлено у транспортне положення, а пасажирські двері не зачинено;

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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

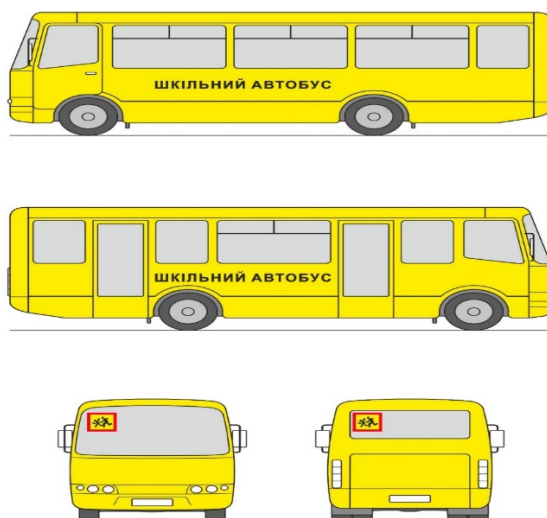
Автобус спеціалізований для перевезення школярів повинен бути обладнаний:

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 фарою).

Кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки на шкільному автобусі, написи наведено на малюнку 12.



Мал. 12

12. Додаткові перевірки 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 перевірки великогабаритних, великовагових транспортних засобів

Великогабаритні та великовагові КТЗ повинні бути укомплектовані комплектом противідкатних упорів, попереджувальними конусами, знаками об'їзду, протиковзкими ланцюгами пневматичних шин



ДОКУМЕНТ СЕД

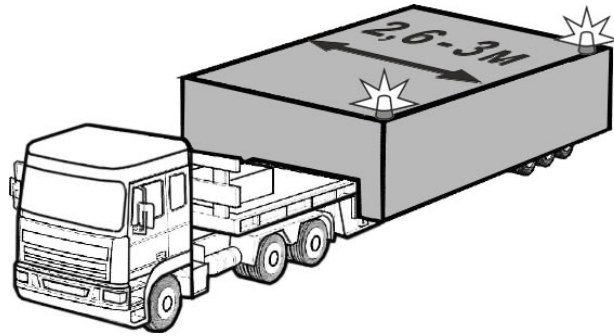
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України

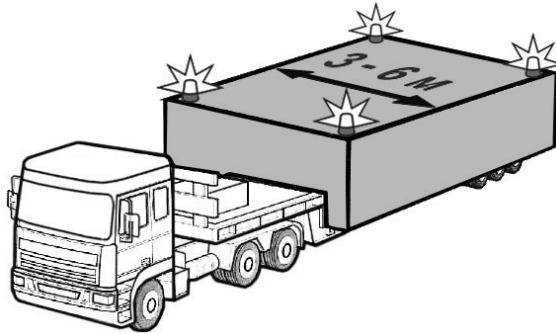


214/18/63-24 від 29.02.2024

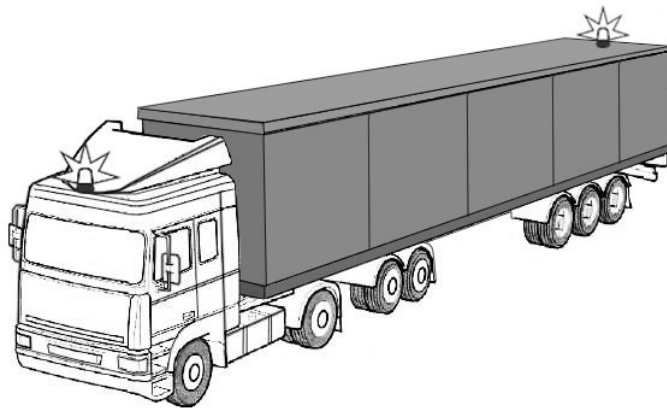
автомобіля-тягача та причепів, жорстким буксиром, миготливим ліхтарем червоного кольору або знаком аварійної зупинки, жилетом оранжевого кольору із світловідбивними елементами, розпізнавальним знаком обмеження швидкості, а також великогабаритні транспортні засоби повинні бути укомплектовані передніми 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 13-16.



Мал. 13 – Транспортний засіб, що перевозить великогабаритний вантаж, шириною (2,6 – 3) м



Мал. 14 – Транспортний засіб, що перевозить великогабаритний вантаж, шириною (3 – 6) м



Мал. 15 – Транспортний засіб, довжина якого перевищує 22 м, а ширина не перевищує 2,6 м



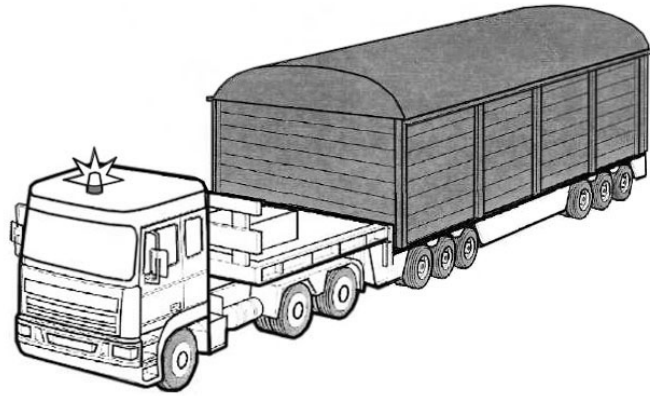
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал. 16 – Транспортний засіб, що перевозить великовагові вантажі

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

КТЗ, що перевозять небезпечні вантажі повинні мати відповідне маркування та великі знаки безпеки, пристрій обмеження швидкості та бути укомплектовані засобами індивідуального захисту, протипожежним та іншим обладнанням (противідкатні упори, конуси із світловідбивною поверхнею, миготливі ліхтарі жовтого кольору з автономним живленням, знаки аварійної зупинки, жилети із світловідбивними елементами, переносні ліхтарі) у відповідності до глави 5.3 частини 5 та пунктів 8.1.3-8.1.5 глави 8.1 частини 8 ДОПНВ.

Транспортні засоби ЕХ/ІІ, ЕХ/ІІІ, FL, АТ та МЕМУ повинні додатково відповідати вимогам, які визначені частиною 9 ДОПНВ.

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 17).



Мал. 17

При перевезенні в автоцистернах однієї небезпечної речовини (приклад: **бензин моторний**) (малюнок 18).



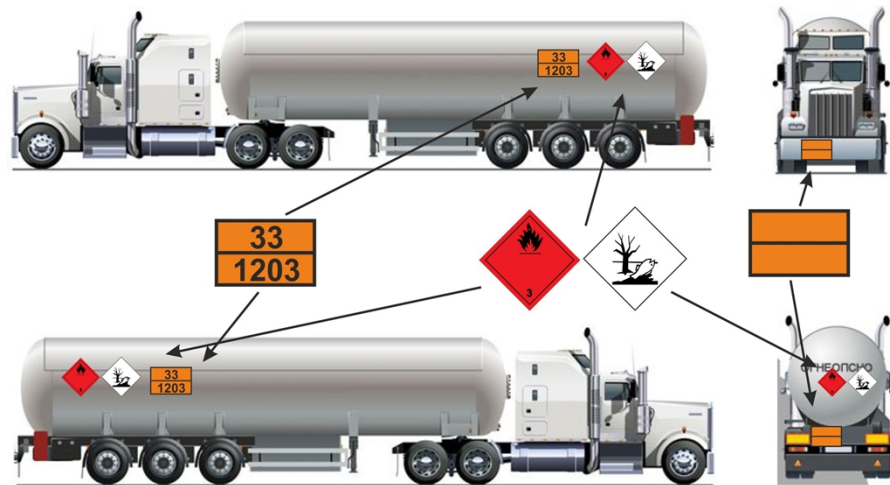
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України

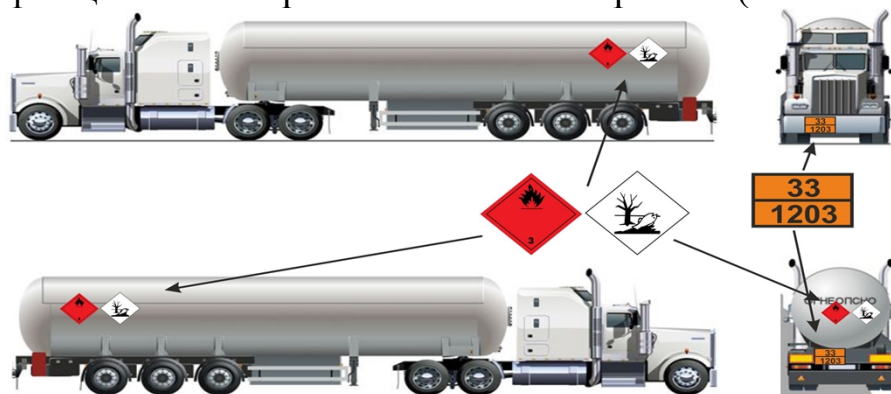


214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал.18

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 19).



Мал.19

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 безпеки та номер ООН, передбачені для найбільш небезпечної речовини, тобто для речовини з найнижчою температурою спалаху (малюнок 20).



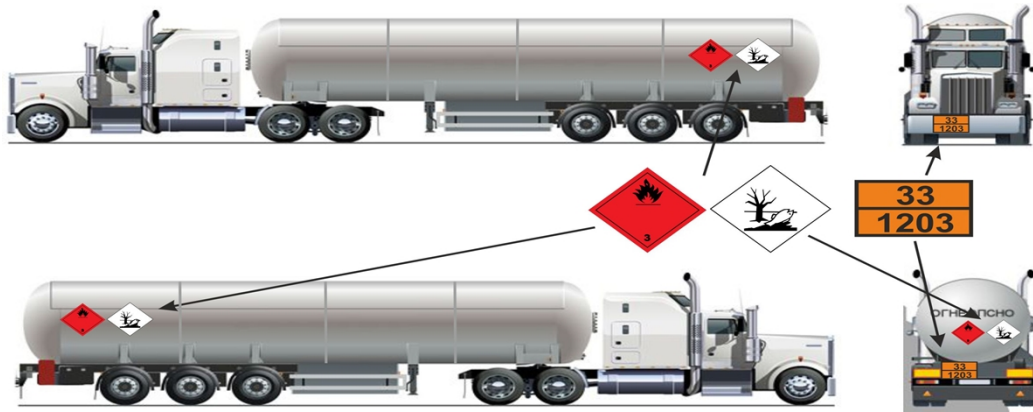
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал. 20

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 21).



Мал. 21

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

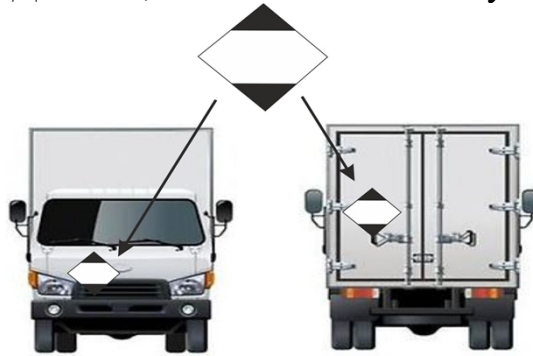
Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 22.



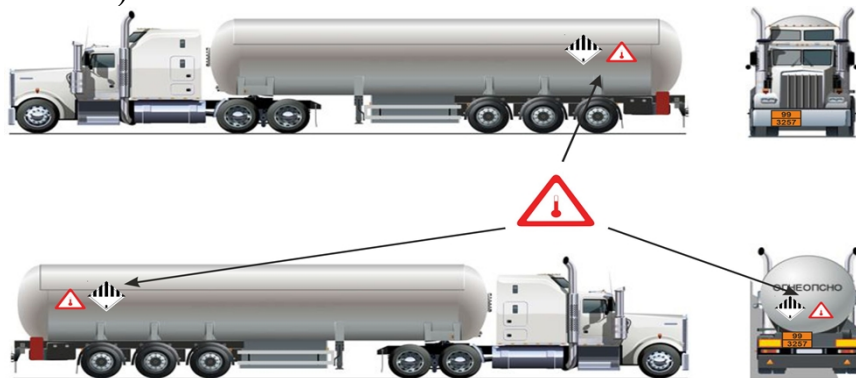
Мал. 22

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 23).



Мал. 23

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 24), 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. 24

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 вентиляваним транспортним засобам або контейнерам.

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.



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024

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 25) 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. 25

15. Додаткові перевірки 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.

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



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України

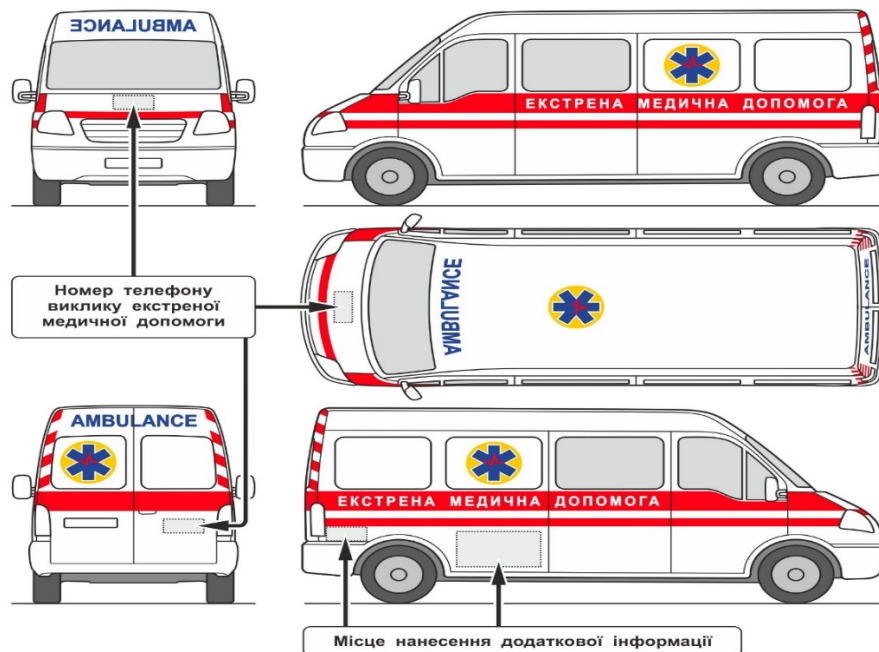


214/18/63-24 від 29.02.2024

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 26-29.



Мал. 26 – Автомобіль екстреної (швидкої) медичної допомоги



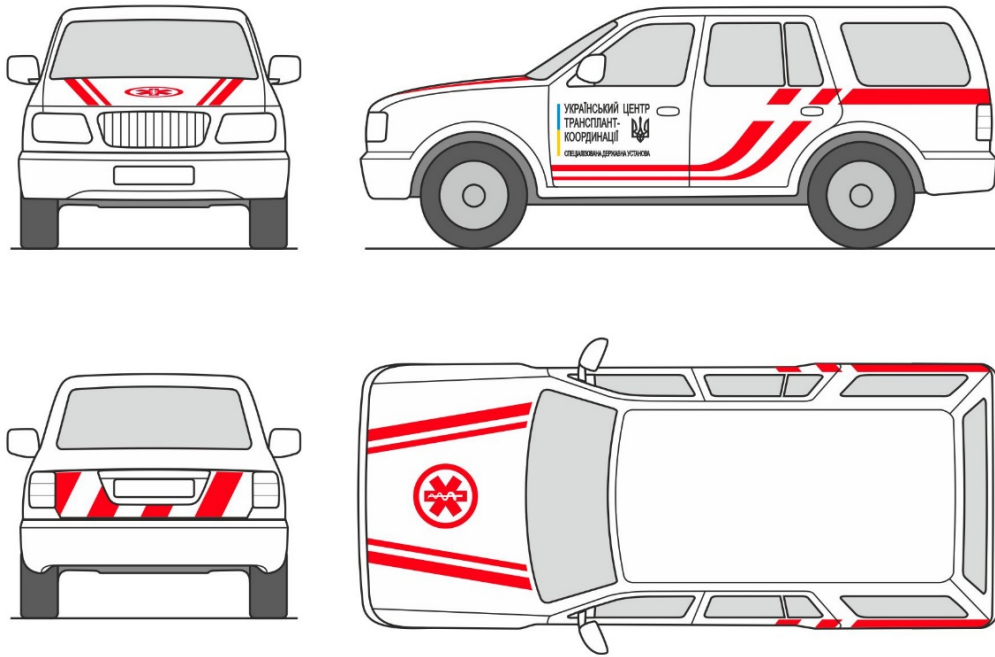
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

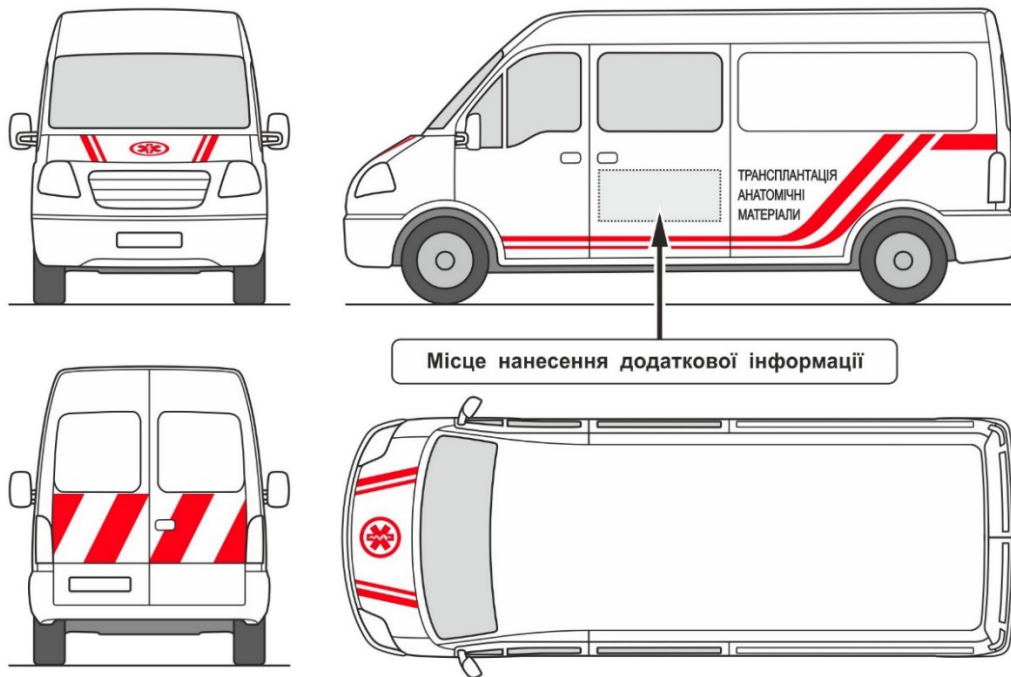
Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал. 27 – Автомобіль спеціалізованої державної установи «Український центр трансплант-координації»



Мал. 28 – Автомобіль закладу охорони здоров'я, який має ліцензію на провадження господарської діяльності з медичної практики, що передбачає право надання медичної допомоги із застосуванням трансплантації



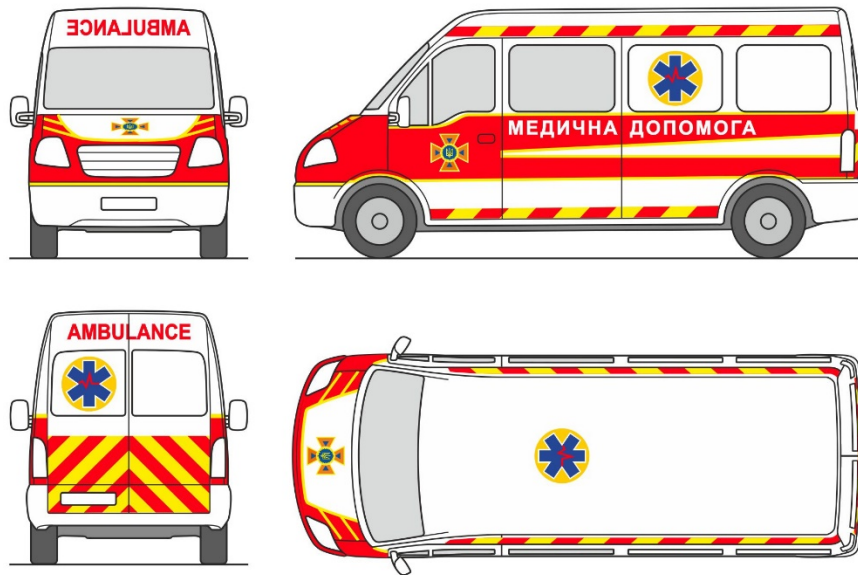
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E10400000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



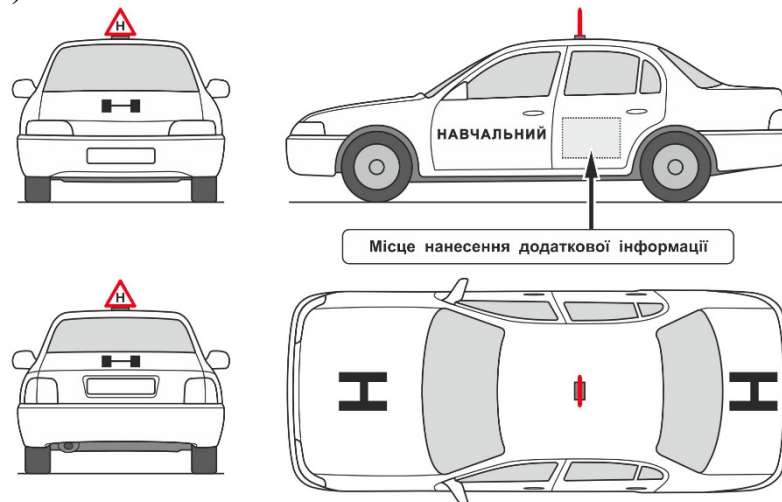
214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал. 29 — Автомобіль медичної допомоги оперативно-рятувальної служби цивільного захисту

16. Додаткові перевірки 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 30-33).



Мал. 30 – Автомобіль легковий навчальний



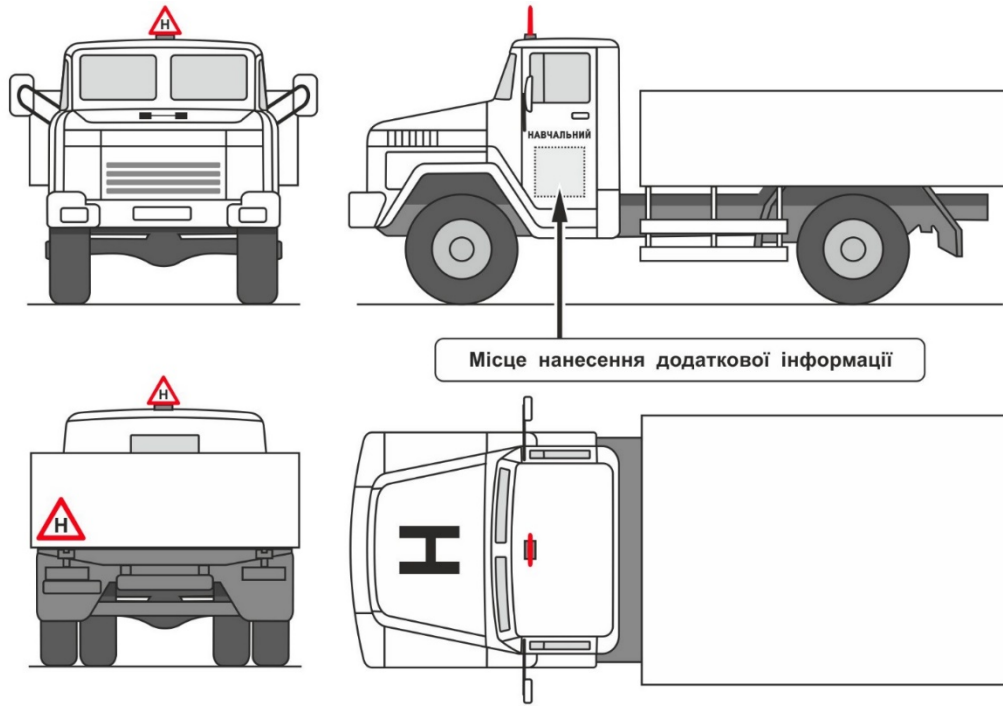
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

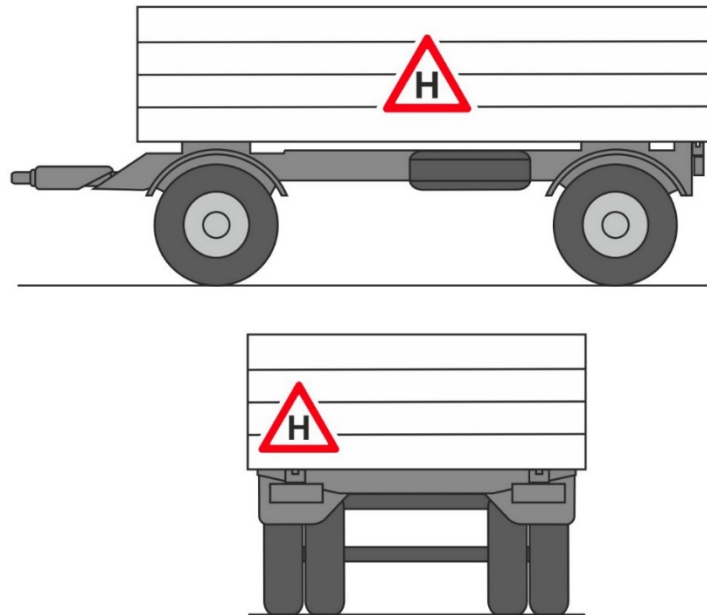
Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал. 31 – Автомобіль вантажний навчальний



Мал. 32 – Причіп навчальний



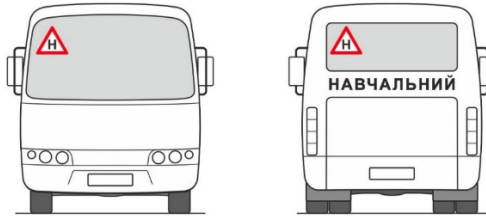
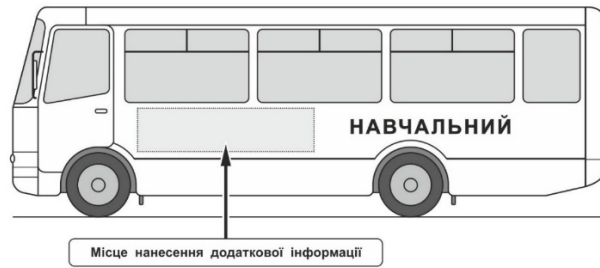
ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



Мал. 33 – Автобус навчальний

Начальник відділу технічного
регулювання на транспорті

Сергій АЛЕКСАНДРОВ



ДОКУМЕНТ СЕД

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович
Сертифікат 26B2648ADD3032E104000000662432009F5CAD00
Дійсний з 06.12.2022 0:00:00 по 05.12.2024 23:59:59

Міністерство розвитку громад, територій
та інфраструктури України



214/18/63-24 від 29.02.2024



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](#)