

СТАНДАРТ ПІДПРИЄМСТВА

**Система перевірки відповідності
конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та
Віденської угоди 1997 року**

**ВИМОГИ І ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕВІРКИ КТЗ
ТА ВИДАННЯ ЄКМТ-СЕРТИФІКАТІВ І МІЖНАРОДНИХ СЕРТИФІКАТІВ
ТЕХНІЧНОГО ОГЛЯДУ**

ПЕРЕДМОВА

1 ПІДРОЗДІЛ-РОЗРОБНИК: відділ технічного забезпечення виконання міжнародних договорів у сфері транспорту (ВЗМД) науково-дослідного центру – технічної служби з випробувань транспортних засобів (НДЦВ) Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» (ДП «ДержавтотрансНДІпроект»)

РОЗРОБНИКИ:

Назаренко М.Б., заступник начальника НДЦВ;

Голик А.В., завідувач ВЗМД;

Устименко В.С., завідувач СЗВД ВЗМД;

Сосіда С.В., завідувач САС ВЗМД

2 НА ЗАМІНУ СТП 10-0306:2024

3 Відповідальність за зміст, своєчасну перевірку та актуалізацію цього стандарту несе ВЗМД

4 Періодичність перевірки – п'ять років

5 Порядок внесення змін – згідно з СТП 01-0301

Право власності на цей документ належить ДП «ДержавтотрансНДІпроект».
Відтворювати, тиражувати і розповсюджувати його повністю чи частково
на будь-яких носіях інформації без офіційного дозволу заборонено.
Стосовно врегулювання прав власності звертатися до ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

ЗМІСТ

| | С. |
|---|----|
| ВСТУП..... | 1 |
| 0.1 Створення Європейської Конференції Міністрів транспорту, приєднання України до ЄКМТ..... | 1 |
| 0.2 Створення системи багатосторонньої квоти ЄКМТ..... | 1 |
| 0.3 Створення і еволюція системи перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Резолюцій ЄКМТ | 2 |
| 0.4 Система перевірки в Україні відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року..... | 3 |
| 1 Сфера застосування | 6 |
| 2 Нормативні посилання | 6 |
| 3 Терміни, визначення понять, позначки та скорочення | 6 |
| 4 Загальні положення | 9 |
| 5 Вимоги Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року (Угоди-1997) до конструкції та технічного стану КТЗ..... | 10 |
| 6 Процедури процесу перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифікатів та МСТО, забезпечення обігу ЄКМТ-сертифікатів протягом життєвого циклу..... | 13 |
| 7 Розрахунки із Замовниками..... | 20 |
| 8 Відповідальність..... | 20 |
| 9 Дотримання працівниками підприємства та СВЛ антикорупційного законодавства України..... | 20 |
| 10 Визначення та оцінювання ризиків, пов'язаних з функціонуванням процесу..... | 21 |
| 11 Забезпечення конфіденційності інформації та неупередженості..... | 22 |
| 12 Скарги, апеляції та спірні питання..... | 22 |
| 13 Моніторинг та вимірювання послуги..... | 23 |
| 14 Коригувальні дії, контролювання невідповідних виходів..... | 23 |
| 15 Моніторинг та вимірювання процесу..... | 23 |
| 16 Контроль за власністю Замовників..... | 24 |
| Додаток А Форма заяви на проведення перевірки КТЗ та видання сертифіката(-ів)..... | 26 |
| Додаток Б Форма реєстру КТЗ, перевірку яких виконала ВЛ..... | 27 |
| Додаток В Форма журналу реєстрації невідповідностей КТЗ | 28 |
| Додаток Г Форма акта невідповідностей КТЗ | 30 |
| Додаток Д Форма журналу видачі з Єдиного вікна ЄКМТ-сертифікатів і МСТО Замовникам, представникам СВЛ або кур'єрської служби доставки..... | 31 |
| Додаток Е Бібліографія..... | 32 |

СТАНДАРТ ПІДПРИЄМСТВА

Система перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ
вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року

**ВИМОГИ І ПРОЦЕДУРИ ПЕРЕВІРКИ КТЗ ТА ВИДАННЯ
ЄКМТ-СЕРТИФІКАТІВ І МІЖНАРОДНИХ СЕРТИФІКАТІВ ТЕХНІЧНОГО ОГЛЯДУ**

ЗАТВЕРДЖУЮ

Директор ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

Віктор ГОРИЦЬКИЙ

31.03.2025

Чинний від 2025-04-07

ВСТУП

0.1 Створення Європейської Конференції Міністрів транспорту, приєднання України до ЄКМТ

Європейську Конференцію Міністрів транспорту (далі – ЄКМТ) як міжурядову організацію було засновано в Брюсселі 17 жовтня 1953 р. установчим Протоколом ЄКМТ з метою розвитку міжнародних перевезень наземним транспортом, насамперед, загальноєвропейських автомобільних перевезень вантажів та об'єднання пов'язаних із цим ринків.

Уряд України приєднався до цієї організації в 1996 році шляхом підписання Установчого протоколу Міністром транспорту України, що діяв на підставі повноважень, наданих постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1996 № 344 [3], відповідно до якої Міністерство транспорту України було уповноважено виконувати зобов'язання щодо участі України в ЄКМТ (нині – Міністерство розвитку громад та територій України відповідно до Положення [5])

У травні 2006 року ЄКМТ було перетворено в Міжнародний транспортний форум, далі – МТФ (International Transport Forum, ITF).

0.2 Створення системи багатосторонньої квоти ЄКМТ

У 1973 році Міністри транспорту країн-членів ЄКМТ домовились про створення багатосторонньої квоти ЄКМТ – системи ліцензій (дозволів ЄКМТ) на вантажні колісні транспортні засоби (далі – КТЗ) для багаторазових транскордонних поїздок, яку було запроваджено з 1 січня 1974 року. Дозволи ЄКМТ надають можливість автомобільним перевізникам здійснювати необмежену кількість багатосторонніх вантажних транспортних операцій у 43 країнах-членах ЄКМТ, які нині беруть участь у системі багатосторонньої квоти ЄКМТ.

ЄКМТ створила систему багатосторонньої квоти з метою запровадження практичних кроків до поступової лібералізації автомобільних вантажних перевезень, яка може бути досягнута лише спільними зусиллями країн-членів ЄКМТ щодо гармонізації умов конкуренції між автоперевізниками з різних країн.

Спільні рішення Ради Міністрів транспорту країн-членів ЄКМТ (далі – Рада Міністрів ЄКМТ), зокрема стосовно багатосторонньої квоти ЄКМТ, приймалися як нормативно-правові акти ЄКМТ – Резолюції ЄКМТ, обов'язкові для виконання урядами всіх країн-членів ЄКМТ.

Незважаючи на те, що ЄКМТ у 2006 року було перетворено в МТФ, у найменуванні системі багатосторонньої квоти ЄКМТ, Резолюцій і Настанов ЄКМТ, формах дозволів ЄКМТ та ЄКМТ-сертифікатів залишили історичну назву «ЄКМТ».

0.3 Створення і еволюція системи перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Резолюцій ЄКМТ

Протягом тривалого часу під час розподілу між країнами-членами ЄКМТ дозволів ЄКМТ на вантажні КТЗ (автомобілі та сідельні тягачі) у системі багатосторонньої квоти ЄКМТ для багаторазових транскордонних поїздок не брались до уваги вимоги до екологічних властивостей та спеціальні вимоги до безпечності конструкції КТЗ.

Цей підхід в ЄКМТ змінили у зв'язку із введенням екологічних норм рівня «ЄВРО I» для дизельних великовантажних КТЗ та автобусів згідно з Правилами ООН № 49 та Директивою Ради 91/542/ЄЕС [12].

За результатами засідання Ради Міністрів ЄКМТ у листопаді 1992 року ЄКМТ прийняла Резолюцію СЕМТ/СМ/(93)12/FINAL/REV1 [16], якою у системі багатосторонньої квоти ЄКМТ ввели концепцію «green lorry» («зелена вантажівка», далі – «зелений» КТЗ) для КТЗ, що відповідали нормам «ЄВРО I». Було передбачено збільшити з 01.07.1993 число дозволів ЄКМТ для «зелених» КТЗ у порівнянні з КТЗ, які з того часу почали називати «звичайними» («conventional») КТЗ. З визначень категорій «звичайних» і «зелених» КТЗ у системі багатосторонньої квоти розпочалось створення ЄКМТ-класифікації КТЗ.

У червні 1995 року ЄКМТ прийняла Резолюцію СЕМТ/СМ(95)4/FINAL [17], якою в ЄКМТ-класифікацію ввели нову категорію КТЗ «greener and safe lorry» (далі – «особливо зелений і безпечний» КТЗ) для КТЗ, що відповідали нормам «ЄВРО II», і була передбачена можливість обміну дозволів ЄКМТ для «звичайних» КТЗ на дозволи ЄКМТ для «зелених» та «особливо зелених і безпечних» КТЗ у співвідношеннях, відповідно 1:2 та 1:4. Аналогічні стимули для перевізників застосовувались і надалі для нових категорій КТЗ за ЄКМТ-класифікацією.

Резолюцією СЕМТ/СМ(95)4/FINAL були регламентовані екологічні вимоги (викиди забруднюючих речовин та шум), технічні вимоги та вимоги до безпечності конструкції «особливо зеленого і безпечного» КТЗ, а також введено форми ЄКМТ-сертифікатів:

- відповідності моторного «особливо зеленого і безпечного» КТЗ технічним вимогам;
- придатності КТЗ до експлуатації згідно з чинною тоді Директивою Ради 77/143/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів щодо перевірки придатності до експлуатації автомобілів та їхніх причепів [11].

Було визначено, що ЄКМТ-сертифікат придатності до експлуатації діє не довше 12 місяців, та були визначені органи, уповноважені в країнах реєстрації КТЗ видавати ЄКМТ-сертифікати. Отже, в 1993-1995 рр. у рамках багатосторонньої квоти ЄКМТ було створено систему перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Резолюцій ЄКМТ.

Система перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ набула подальшого розвитку з прийняттям ЄКМТ в липні 2001 року комплексного документа – «Настанови для державних посадовців і перевізників щодо використання багатосторонньої квоти ЄКМТ» (далі – Настанова ЄКМТ (2001)) зі статусом Резолюції СЕМТ/СМ(2001)9/FINAL [18]. Цією Наставою ЄКМТ (2001) було введено:

- нову категорію КТЗ – «ЄВРО III безпечний» КТЗ та форму ЄКМТ-сертифіката відповідності моторного КТЗ «ЄВРО III безпечний» технічним вимогам та вимогам безпечності;
- форму нового ЄКМТ-сертифіката відповідності причепа/напівпричепа вимогам технічної безпечності;
- актуалізовані вимоги та форми діючих ЄКМТ-сертифікатів, зокрема, ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації згідно з новою тоді Директивою Ради 96/96/ЄС [13].

З 2002 року ЄКМТ припинила використання квот на «звичайні» КТЗ в системі багатосторонньої квоти.

«Наставою для державних посадовців і перевізників щодо використання багатосторонньої квоти ЄКМТ» від листопада 2005 року (далі – Настанова ЄКМТ (2005)) зі статусом Резолюції СЕМТ/СМ(2005)9/FINAL [19] було введено нову категорію «ЄВРО IV безпечного» КТЗ, форму ЄКМТ-сертифіката відповідності моторного КТЗ цієї категорії технічним вимогам та вимогам безпечності, актуалізовані вимоги та форми діючих ЄКМТ-сертифікатів.

Після перетворення ЄКМТ в МТФ подальші Настанови ЄКМТ видавались без статусу Резолюцій ЄКМТ. Так, в січні 2014 року МТФ та Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) спільно видали документ «Багатостороння квота ЄКМТ. Настанова користувача» (далі – Настанова ЄКМТ (2014)) [20] того самого формату, що і Настанови ЄКМТ (2001) та (2005). Наставою ЄКМТ (2014) було введено три нові категорії КТЗ – «ЄВРО V безпечний»,

«EEV безпечний» та «ЄВРО VI безпечний», форму нового ЄКМТ-сертифіката відповідності моторного КТЗ технічним вимогам та вимогам безпечності для «ЄВРО IV безпечного», «ЄВРО V безпечного», «EEV безпечного» та «ЄВРО VI безпечного» КТЗ, актуалізовані вимоги та форми діючих ЄКМТ-сертифікатів, зокрема, ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації згідно з новою Директивою 2009/40/ЄС [14].

У січні 2022 року МТФ та МСАТ видали документ «Багатостороння квота ЄКМТ. Настанова користувача» (далі – Настанова ЄКМТ (2022)) [21], яка є чинною станом на березень 2025 року. Дію Настанови ЄКМТ (2022) поширено на нові категорії КТЗ – моторні КТЗ «ЄВРО V/5 безпечний», «EEV безпечний» та «ЄВРО VI/6 безпечний» з максимальною дозволеною масою (*Total Permissible Laden Weight*, далі – TPLW) від 3,5 до 6 тонн та на причепа з TPLW до 3,5 тонн, введено форми нових ЄКМТ-сертифікатів:

- відповідності моторного КТЗ «ЄВРО V/5 безпечний», «EEV безпечний» та «ЄВРО VI/6 безпечний» з TPLW від 3,5 до 6 тонн технічним вимогам та вимогам безпечності;
- відповідності причепа з TPLW до 3,5 тонн вимогам технічної безпечності;
- відповідності моторного КТЗ «ЄВРО V безпечний», «EEV безпечний» та «ЄВРО VI безпечний» технічним вимогам та вимогам безпечності.

Введено актуалізовані вимоги та форми діючих ЄКМТ-сертифікатів, зокрема, ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації згідно з новою Директивою 2014/45/ЄС [15].

Згідно з Настановою ЄКМТ (2022) з 2022 року припинено видання ЄКМТ-сертифікатів відповідності моторного КТЗ «ЄВРО III безпечний» та «ЄВРО IV безпечний» технічним вимогам та вимогам безпечності.

Згідно з Порядком [7] міжнародні автоперевізники України для отримання дозволів ЄКМТ в системі багатосторонньої квоти повинні мати на кожний КТЗ ЄКМТ-сертифікат «ЄВРО V безпечний» та вищої категорії. Використання ЄКМТ-сертифікатів на «особливо зелені і безпечні», «ЄВРО III безпечні» та «ЄВРО IV безпечні» КТЗ залишилось можливим лише за умовами двосторонніх договорів з окремими країнами. ЄКМТ-сертифікати на «зелені» КТЗ вже не застосовують і майже не застосовують на «особливо зелені і безпечні» КТЗ.

За понад 30 років існування Система перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ у рамках багатосторонньої квоти ЄКМТ суттєво еволюціонувала. Послідовне запровадження нових екологічних норм та норм безпечності для КТЗ ЄКМТ-категорій від «зелених» до «ЄВРО VI/6 безпечних» сприяло використанню для міжнародних автомобільних перевезень країнами-учасницями ЄКМТ, зокрема Україною, більш безпечних КТЗ з покращеними екологічними властивостями.

0.4 Система перевірки в Україні відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року

З метою створення для міжнародних автомобільних перевізників України можливості користуватись багатосторонньою квотою ЄКМТ для багаторазових транскордонних поїздок з урахуванням змін вимог ЄКМТ до КТЗ, зокрема, до їх екологічних властивостей, та процедур перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ, запроваджених Резолюціями ЄКМТ [16, 17] та Директивою ЄС [12], Міністерство транспорту України на підставі повноважень, наданих постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1996 № 344 [3], призначило своїм наказом від 10.01.1999 № 7 [6] ДП «ДержавтотрансНДІпроект» Атестаційною службою, відповідальною за проведення перевірок відповідності транспортних засобів вимогам Резолюцій ЄКМТ та видачу відповідних сертифікатів.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» повністю відповідає критеріям Настанови ЄКМТ (2022) до органу, який в країні реєстрації КТЗ є відповідальним за результати перевірки КТЗ і видає ЄКМТ-сертифікати придатності до експлуатації та ЄКМТ-сертифікати безпечності причепа/напівпричепа (за відсутності представника виробника КТЗ в Україні – країні реєстрації КТЗ):

«Body or Establishment designated and directly supervised by the State of Registration for the purpose of UN Agreement of 1997» [22, стор. 90, 93] – орган або установа, яку призначено для цілей виконання Угоди ООН 1997 [1] під безпосереднім наглядом країни (*компетентного органу країни*) реєстрації КТЗ.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» належить до сфери управління Міністерства розвитку громад та територій України, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту

(компетентного органу країни) та згідно з наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 09.01.2009 № 8 [8] є Центром технічного огляду КТЗ, призначеним виконувати ці функції в Україні компетентним органом, відповідальним за виконання вимог Віденської угоди 1997 року [1] в Україні, і є виконавчим органом, відповідальним за технічний огляд «*Executive body responsible for technical inspection*», нотифікованим в Статусі Віденської угоди 1997 року [22, стор. 7].

У 1999 році до проведення перевірок відповідності конструкції і технічного стану КТЗ вимогам Резолюцій ЄКМТ були залучені дві випробувальні лабораторії ДП «ДержавтотрансНДІпроект» – ЛДВПЕ (нині – ЛЕЕТ) та ЛВД ДТЗ (нині – ЛАБ), кожна з яких виконувала свою частину перевірки КТЗ, що сукупно охоплювали вимоги всіх Директив ЄС та Правил ООН, зазначених в Резолюціях ЄКМТ.

На сьогодні перевірку відповідності конструкції і технічного стану КТЗ вимогам чинної Настанови ЄКМТ [21] проводять ЛЕЕТ та ЛАБ – випробувальні підрозділи Науково-дослідного центру – Технічної служби з випробувань транспортних засобів (далі – НДЦВ), що виконує функції ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як Технічної служби України 46/В згідно з Женевською угодою 1958 року [2] (далі – ТС), нотифікованої в Статусі Женевської угоди 1958 року [23, стор. 547].

Для здійснення виконавчих функцій Атестаційної служби, в частині організаційного, методичного забезпечення перевірок КТЗ за вимогами Резолюцій/Настанов ЄКМТ, а також видання ЄКМТ-сертифікатів за позитивними результатами перевірок КТЗ випробувальними лабораторіями, в ЛДВПЕ був створений окремий структурний підрозділ – сектор-секретаріат Атестаційної служби (далі – АС), що виконував функції секретаріату АС.

Після приєднання України до Віденської угоди 1997 року [1] ДП «ДержавтотрансНДІпроект», відповідно до наказу [8], було призначене Центром технічного огляду КТЗ (далі – ЦТО) – виконавчим органом, нотифікованим в Статусі Віденської угоди 1997 року [22, стор. 7], відповідальним за технічний огляд КТЗ, а саме проведення перевірок відповідності конструкції і технічного стану КТЗ вимогам Віденської угоди 1997 року з доданими до неї Приписами ООН (далі – Віденська угода 1997 року або Угода-1997) [1], та видання міжнародних сертифікатів технічного огляду (далі – МСТО) за позитивними результатами перевірок КТЗ випробувальними лабораторіями.

Зважаючи на спорідненість функцій АС та ЦТО у сфері перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року, видання ЄКМТ-сертифікатів і МСТО та інших функцій, сектор-секретаріат Атестаційної служби у 2009 році був перетворений в сектор-секретаріат Атестаційної служби і Центру технічного огляду (далі – САС), що виконує функції секретаріату одночасно АС та ЦТО (АС-ЦТО). Натепер САС є підрозділом ВЗМД.

Відповідно до наказу [6], з метою визнання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» нотифікованим ЄКМТ уповноваженим органом України та інформування компетентних і контролюючих органів країн-членів ЄКМТ, Генеральному Секретареві ЄКМТ у березні 1999 року було направлено повідомлення із зразком ЄКМТ-сертифіката з відбитком печатки ДП «ДержавтотрансНДІпроект» та зразками підписів посадових осіб, уповноважених підписувати сертифікати, видання яких здійснює Підприємство. Нотифікацію ДП «ДержавтотрансНДІпроект» оновлено в МТФ 13.02.2023 [10].

Отже, в 1999 році було створено систему перевірки в Україні відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ і ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як уповноважений орган (Атестаційна служба), з 1999 року розпочало видання ЄКМТ-сертифікатів за позитивними результатами перевірок КТЗ.

У 2009 році в Україні було створено систему перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Віденської угоди 1997 року (міжнародного технічного огляду) і ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як уповноважений орган (Центр технічного огляду), з 2009 року розпочало видання МСТО (за формою зразка в Доповненні 2 до Віденської угоди 1997 року) за позитивними результатами перевірок КТЗ.

За практикою деяких країн-членів ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року, органи, відповідальні за проведення перевірок відповідності КТЗ вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ та/або Віденської угоди 1997 року та за видання ЄКМТ-сертифікатів та/або МСТО, залучають, за потреби, під своїм наглядом сторонні випробувальні лабораторії (далі – СВЛ) до співробітництва з виконання ними

окремих процедур процесу перевірки відповідності КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та/або Віденської угоди 1997 року.

Такі СВЛ повинні відповідати критеріям, визначеним уповноваженими (відповідальними) в цих країнах органами, з урахуванням, зокрема, на сьогодні, вимог Директиви 2014/45/ЄС [15] та Резолюції ЗР.6 щодо адміністративних і технічних положень, необхідних для проведення технічних оглядів відповідно до технічних вимог, визначених у Приписах ООН, доданих до Віденської угоди 1997 року (Перегляд 1) [24] (далі – Резолюція ЗР.6).

Система перевірки в Україні відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ набула подальшого розвитку в 2006 році, коли у зв'язку із збільшенням обсягів перевірок КТЗ Міністр транспорту та зв'язку України доручив підрозділам міністерства та ДП «ДержавтотрансНДІпроект» створити мережу регіональних СВЛ для покращення обслуговування автоперевізників в різних регіонах України.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС, таку мережу створило, залучило на договірних засадах низку СВЛ, які з 2006 року виконують окремі, делеговані ним, процедури процесу перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ, а з 2009 року – також вимогам Віденської угоди 1997 року.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за результатами виконаних СВЛ процедур процесу Перевірки КТЗ визначає відповідність/невідповідність КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та/або Віденської угоди 1997 року та здійснює видання, відповідно, ЄКМТ-сертифікатів та/або МСТО, діючи при цьому як єдиний орган – АС-ЦТО, що виконує споріднені функції згідно з Настановою ЄКМТ та Віденською угодою 1997 року.

Перелік ВЛ, залучених до проведення перевірок відповідності КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року, а саме ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як ТС, та низки СВЛ наведено на вебсайті Підприємства <https://insat.org.ua/services/ldvpe/ecmt/1/>.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» здійснює видання МСТО міжнародного зразка за формою, визначеною в Доповненні 2 до Віденської угоди 1997 року. Альтернативою цьому сертифікату з березня 2012 року є, відповідно до параграфу 4 Доповнення 2 до Віденської угоди 1997 року, протокол перевірки технічного стану транспортного засобу із зазначенням у протоколі слів «Міжнародний технічний огляд проведено», виданий згідно з п. 19 «Порядку проведення обов'язкового технічного контролю...», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 № 137 [4]. Зразок такого протоколу, що є альтернативою МСТО, нотифіковано в Статусі Віденської угоди 1997 року [22, стор. 20-21]. Видання цих протоколів не входить до компетенції ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО.

Існує ризик того, що контролюючі органи окремих країн-членів Угоди-1997 під час пропуску КТЗ з України визнаватимуть лише МСТО міжнародного зразка (через застарілу форму нотифікованого зразка альтернативного протоколу, відсутність офіційного перекладу тексту протоколу), внаслідок чого виникатимуть затримки або, навіть, заборона пропуску КТЗ через кордон. У зв'язку з цим АС-ЦТО продовжує, за заявками замовників, видання МСТО міжнародного зразка за позитивними результатами перевірок КТЗ.

За понад 25 років в Україні створено сталу Систему перевірки відповідності КТЗ міжнародних автомобільних перевізників та інших КТЗ, які беруть участь в міжнародному дорожньому русі, вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року. Процедури процесу перевірки КТЗ виконує ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО, спільно з випробувальними підрозділами ТС та залученими до перевірок СВЛ. Вимоги і процедури перевірки КТЗ та видання АС-ЦТО ЄКМТ-сертифікатів та МСТО визначені цим стандартом, а вимоги і процедури залучення СВЛ до співробітництва та засади взаємодії АС-ЦТО із залученими СВЛ визначені СТП 10-0307.

Вимоги цього стандарту та СТП 10-0307 враховують або кореспондуються з вимогами, технічними та адміністративними положеннями чинної Настанови ЄКМТ [21], Віденської угоди 1997 року [1], Директиви 2014/45/ЄС [15] та Резолюції ЗР.6 [24].

1 СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

1.1 Цей стандарт підприємства (далі – стандарт) визначає вимоги та процедури процесу перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ [21] та/або Віденської угоди 1997 року [1] з доданими до неї Приписами ООН (далі – Віденська угода 1997 року), видання ЄКМТ-сертифікатів та МСТО, а також забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу.

1.2 Об'єктами перевірки є зареєстровані в Україні КТЗ, на які поширюється дія Віденської угоди 1997 року та/або які належать до ЄКМТ-категорій КТЗ, визначених ЄКМТ-класифікацією згідно з Резолюціями/Настановами ЄКМТ: «особливо зелений і безпечний», «ЄВРО III безпечний», «ЄВРО IV безпечний», «ЄВРО V безпечний», «ЄВРО V/5 безпечний», «EEV безпечний», «ЄВРО VI безпечний» та «ЄВРО VI/6 безпечний» КТЗ.

1.3 Стандарт поширюється на працівників ДП «ДержавтотрансНДІпроект», які беруть участь у виконанні Підприємством функцій АС-ЦТО та ТС, а також працівників СВЛ, залучених до виконання процедур процесу перевірки КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та/або Віденської угоди 1997 року.

2 НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

У цьому стандарті наведено посилання на такі нормативні документи:
 ДСТУ EN ISO/IEC 17025:2019 (EN ISO/IEC 17025:2017, IDT; ISO/IEC 17025:2017, IDT)
 Загальні вимоги до компетентності випробувальних та калібрувальних лабораторій
 СТП 01-0301:2021 Система управління якістю. Стандарти підприємства. Порядок розроблення, оформлення та обігу в ДП «ДержавтотрансНДІпроект»
 СТП 02-0604:2021 Система управління якістю. Методика проведення моніторингу та вимірювання показників/характеристик послуг, які надають структурні підрозділи ДП «ДержавтотрансНДІпроект»
 СТП 02-0609:2021 Система управління якістю. Коригувальні та запобіжні дії
 СТП 02-0610:2021 Система управління якістю. Контролювання невідповідних виходів процесів
 СТП 02-0801:2024 Система управління ДП «ДержавтотрансНДІпроект». Процеси системи управління
 СТП 09-0001:2021 Система управління якістю. Процедура розглядання апеляцій
 СТП 09-0703:2024 Система управління якістю. Інструкція щодо забезпечення конфіденційності інформації
 СТП 10-0307:2025 Система перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року. Вимоги і процедури залучення випробувальних лабораторій до співробітництва. Взаємодія ДП «ДержавтотрансНДІпроект» з випробувальними лабораторіями
 СТП 10-0401:2025 Система управління якістю. Випробовування/інспектування продукції/процесів
 СТП 13-0301:2022 Система управління якістю. Порядок укладання господарських договорів на створення наукової (науково-технічної) продукції, виконання наукової (науково-технічної) роботи та обігу договірної документації
 СТП 14-0101:2024 Система управління ДП «ДержавтотрансНДІпроект». Настанови щодо керування ризиками
 СТП 17-0301:2025 Система управління якістю. Порядок класифікації та позначання структурних підрозділів ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

3 ТЕРМІНИ, ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТЬ, ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ

3.1 Нижче наведено терміни, застосовані у цьому стандарті, та визначення позначених ними понять:

3.1.1 Атестаційна служба, відповідальна за проведення перевірок відповідності КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ (Атестаційна служба)

Атестаційна служба, що є відповідальною в Україні за проведення перевірок відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ [21], видання ЄКМТ-сертифікатів та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їхнього життєвого циклу, якою наказом Міністерства транспорту України від 10.01.99 № 7 [6] призначено ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

3.1.2 Атестаційна служба – Центр технічного огляду

У цьому стандарті – узагальнений (угрупований) термін, який визначає ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як Атестаційну службу згідно з 3.1.1 та Центр технічного огляду згідно з 3.1.21, що є відповідальним за проведення перевірок відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року, видання ЄКМТ-сертифікатів та МСТО, і виконує інші споріднені функції у цих сферах

3.1.3 випробувальні лабораторії

У цьому стандарті – випробувальні лабораторії з перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ [21] та/або Віденської угоди 1997 року [1], до яких належать ТС та СВЛ, якщо не зазначено інше

3.1.4 випробувальна лабораторія стороння (стороння випробувальна лабораторія)

Стороння випробувальна лабораторія, залучена до виконання окремих процедур процесу перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Директив/Регламентів ЄС та Правил ООН, доданих до Женевської угоди 1958 року [2], які зазначені в Настанові ЄКМТ [21], та/або вимогам Приписів ООН, доданих до Віденської угоди 1997 року [1], відповідно до СТП 10-0307, цього СТП та умов договору про співробітництво з ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО

3.1.5 Директива ЄС щодо придатності КТЗ до експлуатації

Директива ЄС щодо перевірки придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів

Примітка 1. До таких Директив належать чинна Директива 2014/45/ЄС [15], на яку є посилання в чинній Настанові ЄКМТ (2022) [21], Директива 2009/40/ЄС [14], що втратила чинність, але на яку є посилання в Настанові ЄКМТ (2022), а також Директива Ради 96/96/ЄС [13] та Директива Ради 77/143/ЄЕС [11], що втратили чинність і на які немає посилань в Настанові ЄКМТ (2022)

Примітка 2. У тексті цього стандарту за замовчуванням йдеться про чинну Директиву 2014/45/ЄС [15], якщо не зазначено інше

3.1.6 Європейська Конференція Міністрів транспорту

Міжурядова організація, яку було засновано у Брюсселі 17 жовтня 1953 р. установчим Протоколом ЄКМТ з метою розвитку міжнародних перевезень наземним транспортом, насамперед, загальноєвропейських автомобільних перевезень вантажів та об'єднання пов'язаних із цим ринків

3.1.7 Єдине вікно

Робочі місця на першому поверсі адміністративної будівлі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (м. Київ, просп. Берестейський, 57) для обслуговування Замовників, а саме приймання Заявок та видачі оформлених ЄКМТ-сертифікатів, МСТО, карток для цифрових тахографів тощо

3.1.8 ЄКМТ-класифікація КТЗ

Класифікація КТЗ, яку введено в системі багатосторонньої квоти ЄКМТ Резолюціями/Настановами ЄКМТ, залежно від екологічних властивостей моторних КТЗ (вантажних автомобілів/сідельних тягачів), до яких застосовують відповідні технічні вимоги та вимоги безпечності, та якою визначені такі **ЄКМТ-категорії КТЗ**:

- «зелений» (відповідний нормам «ЄВРО I»);
 - «особливо зелений і безпечний» («ЄВРО II»);
 - «ЄВРО III безпечний»;
 - «ЄВРО IV безпечний»;
 - «ЄВРО V безпечний»;
 - «EEV безпечний» («ЄВРО V+»);
 - «ЄВРО VI безпечний»,
- та для моторних КТЗ з TPLW від 3,5 до 6 тонн:
- «ЄВРО V/5 безпечний»;
 - «EEV безпечний» («ЄВРО V+/5+»);
 - «ЄВРО VI/6 безпечний»

3.1.9 ЄКМТ-сертифікати

Сертифікати, форми яких були введені Резолюціями/Настановами ЄКМТ для застосування в системі багатосторонньої квоти ЄКМТ, а саме:

3.1.9.1 ЄКМТ-сертифікат придатності до експлуатації (термін згідно з п. 2 Порядку [7]) – ЄКМТ-сертифікат відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та ЄКМТ-сертифіката виробника КТЗ;

3.1.9.2 ЄКМТ-сертифікат виробника КТЗ – термін згідно з п. 2 Порядку [7]), який включає такі види ЄКМТ-сертифікатів:

а) ЄКМТ-сертифікат виробника тягача – ЄКМТ-сертифікат відповідності моторного КТЗ (вантажного автомобіля/сідельного тягача) певної ЄКМТ-категорії технічним вимогам (зокрема, вимогам щодо екологічних властивостей) та вимогам безпечності;

б) ЄКМТ-сертифікат безпечності причепа – ЄКМТ-сертифікат відповідності причепа/напівпричепа вимогам технічної безпечності

3.1.10 життєвий цикл ЄКМТ-сертифіката

Для ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації – строк з дати перевірки КТЗ до закінчення терміну дії ЄКМТ-сертифіката; забезпечення обігу (супроводження обігу) виданого ЄКМТ-сертифіката здійснюється протягом всього його життєвого циклу (один рік)

Для ЄКМТ-сертифіката безпечності причепа – строк з дати перевірки КТЗ до завершення експлуатації КТЗ; забезпечення обігу (супроводження обігу) виданого ЄКМТ-сертифіката здійснюється протягом щонайменше перших трьох років його життєвого циклу

3.1.11 Замовник

Власник або користувач КТЗ, який використовує КТЗ на визначених законодавством підставах

3.1.12 заявка

Заявка встановленого зразка (додаток А) на проведення перевірки КТЗ та видання сертифіката(-ів)

Примітка. Форма заявки містить перелік даних та документів, які Замовник зобов'язаний надати для проведення перевірки КТЗ та видання сертифіката(-ів)

3.1.13 міжнародний автомобільний перевізник України (міжнародний перевізник)

У цьому стандарті – суб'єкт господарювання, який здійснює міжнародні автомобільні перевезення вантажів та/або пасажирів зареєстрованим в Україні КТЗ, що використовується ним на законних підставах

3.1.14 міжнародний сертифікат технічного огляду

У цьому стандарті – міжнародний сертифікат технічного огляду КТЗ за формою зразка в Доповненні 2 до Віденської угоди 1997 року [1]

Примітка. Це визначення не поширюється на протокол перевірки технічного стану транспортного засобу, виданий згідно з п. 19 [4], який відповідно до параграфу 4 Доповнення 2 до [1] є альтернативою МСТО, нотифікованою в [22, стор. 20-21]

3.1.15 Міжнародний транспортний форум

Міжурядова організація, в яку в 2006 році було реорганізовано ЄКМТ

3.1.16 Настанова ЄКМТ

У цьому стандарті – нормативно-правовий акт ЄКМТ (з 2006 року – МТФ), який регламентує вимоги до конструкції і технічного стану КТЗ різних ЄКМТ-категорій, форми, процедури та умови видання ЄКМТ-сертифікатів для застосування міжнародними перевізниками в рамках системи багатосторонньої квоти ЄКМТ.

Примітка. У тексті цього стандарту за замовчуванням йдеться про чинну Настанову ЄКМТ (2022) [21], якщо не зазначено інше. Настанови ЄКМТ до 2006 року мали статус Резолюцій ЄКМТ

3.1.17 Перевірка КТЗ

У цьому стандарті – перевірка відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ [21] та/або Віденської угоди 1997 року [1], якщо не зазначено інше

3.1.18 секретаріат АС-ЦТО

Підрозділ ДП «ДержавтотрансНДІпроект», який здійснює виконавчі функції АС-ЦТО, а саме організаційне та методичне забезпечення перевірок відповідності конструкції і технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ [21] та Віденської угоди 1997 року [1], взаємодію з цих питань з ВЛ (ТС та СВЛ), видання ЄКМТ-сертифікатів та МСТО за позитивними результатами перевірок КТЗ, проведених ВЛ, забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх

життєвого циклу – сектор-секретаріат Атестаційної служби і Центру технічного огляду, структурний підрозділ ВЗМД, до виконання деяких функцій якого залучають, як технічних експертів, окремих працівників підрозділів, що виконують функції ТС

3.1.19 Технічна служба

ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як Технічна служба України 46/В згідно з Женевською угодою 1958 року [2], нотифікована в Статусі Женевської угоди 1958 року [23 стор. 547], функції якої виконують випробувальні підрозділи НДЦВ

3.1.20 уповноважена особа Підприємства

У цьому стандарті – посадова особа Підприємства, уповноважена підписувати (завіряти) ЄКМТ-сертифікати придатності до експлуатації, ЄКМТ-сертифікати безпечності причепів (за відсутності офіційного представництва виробника КТЗ в Україні) та МСТО, видання яких здійснює ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО. Підпис уповноваженої особи на ЄКМТ-сертифікаті та МСТО скріплюють відбитком номерної печатки. Зразки підписів уповноважених осіб Підприємства та зразки відбитків печаток нотифіковано та оприлюднено на вебсайті МТФ [10].

3.1.21 Центр технічного огляду

Центр технічного огляду, яким наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 09.01.2009 № 8 [8] призначено ДП «ДержавтотрансНДІпроект», що є виконавчим органом, відповідальним за технічний огляд КТЗ згідно з Віденською угодою 1997 року [1], нотифікованим в Статусі Віденської угоди 1997 року [22, стор. 7].

3.2 У цьому стандарті застосовано скорочені назви структурних підрозділів ДП «ДержавтотрансНДІпроект» відповідно до СТП 17-0301, а також такі скорочення:

3.2.1 АС

Атестаційна служба згідно з 3.1.1

3.2.2 АС-ЦТО

Атестаційна служба – Центр технічного огляду згідно з 3.1.2

3.2.3 ВЛ

Випробувальна лабораторія згідно з 3.1.3

3.2.4 ДП «ДержавтотрансНДІпроект» або Підприємство

Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут»

3.2.5 ЄКМТ

Європейська Конференція Міністрів транспорту згідно з 3.1.6

3.2.6 ІСВДД

Інформаційна система ведення договірної діяльності або інша автоматизована (інформаційна) система

3.2.7 МСТО

Міжнародний сертифікат технічного огляду згідно з 3.1.14

3.2.8 МТФ

Міжнародний транспортний форум згідно з 3.1.15

3.2.9 НД

Нормативні документи

3.2.10 САС

Секретаріат АС-ЦТО згідно з 3.1.18

3.2.11 СВЛ

Стороння випробувальна лабораторія згідно з 3.1.4

3.2.12 ЦТО

Центр технічного огляду згідно з 3.1.21

3.2.13 TPLW

Максимальна дозволена маса (*Total Permissible Laden Weight*).

4 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

4.1 Для виконання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» функцій Атестаційної служби – Центру технічного огляду, згідно з 3.1.2, обрано організаційну структуру, до якої входять керівник АС-ЦТО, заступник керівника АС-ЦТО та секретаріат АС-ЦТО:

Керівник АС-ЦТО – директор ДП «ДержавтотрансНДІпроект» (далі – директор);
Заступник керівника АС-ЦТО – начальник НДЦВ, за його відсутності – заступник начальника НДЦВ або інша посадова особа, призначена директором;
Секретаріат АС-ЦТО – згідно з 3.1.2.

4.2 Питання поточного стану функціонування та розвитку системи перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року, видання ЄКМТ-сертифікатів та МСТО, виконання ДП «ДержавтотрансНДІпроект» функцій АС-ЦТО та ТС, взаємодії з СВЛ та наявні проблеми розглядають за рішенням керівника АС-ЦТО, щонайменше один раз на рік, на виробничій нараді (можливо в онлайн режимі) із запрошенням, за потреби, представників компетентного органу, міжнародних перевізників та СВЛ.

4.3 ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як ТС, здійснює перевірки КТЗ згідно з вимогами Настанови ЄКМТ та/або Віденської угоди 1997 року, цього стандарту, дотримуючись застосовних вимог СТП 10-0401, а СВЛ – згідно з вимогами Настанови ЄКМТ та/або Віденської угоди 1997 року, цього стандарту, СТП 10-0307 та внутрішніх НД СВЛ, які повинні відповідати вимогам цього стандарту та СТП 10-0307.

4.4 Критеріями відповідності процесу Перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їхнього життєвого циклу, щонайменше, є:

- ідентичність ідентифікаційних даних та ознак КТЗ в реєстрі, завданні на перевірку КТЗ, протоколі Перевірки КТЗ, свідоцтві про реєстрацію КТЗ, ЄКМТ-сертифікаті виробника КТЗ¹⁾, фотодокументах і відеофайлах щодо VIN-номера та реєстраційного номера КТЗ;

- відповідність обраної ЄКМТ-категорії КТЗ¹⁾, рівня екологічних норм, яким відповідав КТЗ на момент виробництва, норм для перевірки КТЗ даним протоколу Перевірки КТЗ, документа про реєстрацію КТЗ, ЄКМТ-сертифіката виробника КТЗ¹⁾, ідентифікаційним ознакам та маркуванню КТЗ;

- відповідність протоколу Перевірки КТЗ доданим ВЛ фото- і відеофайлам та даним моніторингу процесу Перевірки КТЗ з використанням системи відеоспостереження;

- повнота, обґрунтованість і об'єктивність результатів Перевірки КТЗ, проведеної ВЛ, правильність зроблених висновків;

- правильність та обґрунтованість рішення щодо видання ЄКМТ-сертифіката¹⁾ та/або МСТО;

- відповідність форми та змісту виданого ЄКМТ-сертифіката¹⁾ вимогам Настанови ЄКМТ та/або виданого МСТО вимогам Віденської угоди 1997 року, ідентифікаційним ознакам та результатам Перевірки КТЗ;

- забезпечення обігу виданого ЄКМТ-сертифіката¹⁾ протягом визначеного цим стандартом строку (ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації – протягом всього життєвого циклу, ЄКМТ-сертифіката безпечності причепа – протягом перших трьох років його життєвого циклу).

4.5 До участі в процесі Перевірки КТЗ та видання ЄКМТ-сертифікатів та МСТО залучають працівників, які ознайомлені з вимогами цього стандарту під підпис в аркуші ознайомлення, що містить відомості про посаду, прізвище та ініціали працівника, дату ознайомлення та особистий підпис. Аркуші ознайомлення зберігають керівники залучених підрозділів Підприємства – завідувачі САС ВЗМД, ЛЕЕТ та ЛАБ, аркуш ознайомлення інших працівників, зокрема уповноважених осіб Підприємства, зберігає завідувач САС ВЗМД. Відповідальність за ознайомлення працівників з вимогами цього стандарту покладено на завідувачів ВЗМД, ЛЕЕТ та ЛАБ (або осіб, які їх заміщують). Процедури ознайомлення працівників СВЛ з вимогами цього стандарту визначають СВЛ.

¹⁾ Стосується лише КТЗ, які підпадають під дію Настанови ЄКМТ

5 ВИМОГИ НАСТАНОВИ ЄКМТ ТА ВІДЕНСЬКОЇ УГОДИ 1997 РОКУ (УГОДИ-1997) ДО КОНСТРУКЦІЇ ТА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ КТЗ

5.1 Вимоги Настанови ЄКМТ до вантажних автомобілів та сідельних тягачів

5.1.1 Згідно із законодавством України [7] дозволи ЄКМТ для застосування в системі багатосторонньої квоти надають лише на КТЗ, на які є ЄКМТ-сертифікати виробника КТЗ (за формою та змістом мають відповідати Настанові ЄКМТ) «ЄВРО V безпечний» та вищої категорії, тобто моторні КТЗ (вантажні автомобілі та сідельні тягачі) ЄКМТ-категорій «ЄВРО V безпечний», «EEV безпечний», «ЄВРО VI безпечний», а також моторні КТЗ з TPLW від 3,5 до 6 тонн: «ЄВРО V/5 безпечний», «EEV безпечний» та «ЄВРО VI/6 безпечний».

Конструкція вантажних автомобілів та сідельних тягачів повинна відповідати технічним вимогам, вимогам до екологічних властивостей та вимогам безпечності, що підтверджує чинний ЄКМТ-сертифікат виробника КТЗ (на момент виробництва КТЗ), а саме ЄКМТ-сертифікат виробника тягача.

Поточний стан конструкції та технічний стан вантажних автомобілів та сідельних тягачів цих ЄКМТ-категорій повинні відповідати вимогам Директиви ЄС щодо придатності КТЗ до експлуатації (Директиви 2014/45/ЄС [15]) та технічним вимогам, вимогам до екологічних властивостей та вимогам безпечності Директив/Регламентів ЄС та Правил ООН, викладеним або зазначеним в Настанові ЄКМТ [21]:

- «ЄВРО V безпечний» – в главі 10 та додатках 4 і 6 [21];
- «EEV безпечний» – в главі 10bis та додатках 4 і 6 [21];
- «ЄВРО VI безпечний» – в главі 11 та додатках 4 і 6 [21];
- «ЄВРО V/5 безпечний», «EEV безпечний» та «ЄВРО VI/6 безпечний» (всі з TPLW від 3,5 до 6 тонн) – в додатках 6 і 9 [21].

5.1.2 Використання ЄКМТ-сертифікатів на вантажні автомобілі та сідельні тягачі ЄКМТ-категорій «особливо зелений і безпечний», «ЄВРО III безпечний» та «ЄВРО IV безпечний» КТЗ в системі багатосторонньої квоти не допускається і залишилось можливим лише за умовами двосторонніх договорів з окремими країнами.

АС-ЦТО здійснює видання ЄКМТ-сертифікатів придатності до експлуатації для КТЗ зазначених ЄКМТ-категорій лише за умови наявності раніше виданих ЄКМТ-сертифікатів виробника КТЗ (на момент виробництва КТЗ), а саме ЄКМТ-сертифікатів виробників тягачів.

Поточний стан конструкції та технічний стан вантажних автомобілів та сідельних тягачів цих ЄКМТ-категорій повинні відповідати вимогам Директиви ЄС щодо придатності КТЗ до експлуатації (Директиви 2009/40/ЄС [14], що втратила чинність, але на яку є посилання в Настанові ЄКМТ [21] або застосовним вимогам додатка I до Директиви 2014/45/ЄС [15]) та технічним вимогам, вимогам до екологічних властивостей та вимогам безпечності Директив/Регламентів ЄС та Правил ООН, викладеним або зазначеним в Настанові ЄКМТ [21]:

- «особливо зелений і безпечний» – в додатку 6 та доповненні d) [21];
- «ЄВРО III безпечний» – в додатку 6 та доповненні c) [21];
- «ЄВРО IV безпечний» – в главі 9, додатку 6 та доповненнях a) і c) [21].

5.1.3 Димність відпрацьованих газів (ВГ) дизеля вантажного автомобіля або сідельного тягача за натуральним показником поглинання K (m^{-1}) не повинна перевищувати, за результатами випробувань під час перевірки придатності КТЗ до експлуатації, скориговане значення натурального показника поглинання для цього типу двигуна/КТЗ згідно з даними з ЄКМТ-сертифіката виробника КТЗ або маркуванням на табличці виробника КТЗ чи на двигуні. Якщо ці дані недоступні і оглядом КТЗ не виявлено маркування, K (m^{-1}), згідно з Директивою 2014/45/ЄС та Настановою ЄКМТ [21], не повинен перевищувати для КТЗ ЄКМТ-категорій «ЄВРО V безпечний» та «ЄВРО V/5 безпечний» – $1,5 m^{-1}$, для «EEV безпечний», «ЄВРО VI безпечний» та «ЄВРО VI/6 безпечний» – $0,5 m^{-1}$.

5.1.4 Вміст забруднюючих речовин у ВГ та коефіцієнт надміру повітря λ двигунів з іскровим запалюванням вантажних автомобілів та сідельних тягачів ЄКМТ-категорій «ЄВРО V/5 безпечний», «EEV безпечний» та «ЄВРО VI/6 безпечний» (всі з TPLW від 3,5 до 6 тонн), за результатами випробувань під час перевірки придатності КТЗ до експлуатації, повинні відповідати вимогам частини 9.2 розділу II «Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки» [9] (на підставі примітки 1 розділу 3 додатка I до Директиви 2014/45/ЄС щодо застосовності вимог національного законодавства в країні реєстрації КТЗ). При цьому мають бути враховані індивідуальні нормативні значення і межі показників, встановлені виробником КТЗ, у разі їх виявлення під час технічної ідентифікації КТЗ.

5.2 Вимоги Настанови ЄКМТ до причепів/напівпричепів

Конструкція причепа/напівпричепа повинна відповідати вимогам технічної безпеки, що підтверджує чинний ЄКМТ-сертифікат виробника КТЗ (на момент виробництва КТЗ), а саме ЄКМТ-сертифікат безпеки причепа.

Якщо такий ЄКМТ-сертифікат на конкретний причіп/напівпричіп відсутній, ДП «ДержавтотрансНДІпроект», відповідно до положень Настанови ЄКМТ [21] та листа-повідомлення Мінінфраструктури України від 13.01.2023 № 299/13/14-23, нотифікованого МТФ 13.02.2023 [10], як АС-ЦТО, здійснює видання за зверненням (заявкою) Замовника ЄКМТ-сертифіката безпеки причепів (за відсутності офіційного представництва виробника КТЗ в Україні) за умов наявності інформації щодо затвердження типу КТЗ згідно з Правилами ООН та/або Регламентами/Директивами ЄС, позитивних результатів перевірки конструкції, технічного стану та маркування КТЗ.

Поточний стан конструкції та технічний стан причепів та напівпричепів повинні відповідати вимогам Директиви ЄС щодо придатності КТЗ до експлуатації (Директиви 2014/45/ЄС) та вимогам технічної безпеки Директив/Регламентів ЄС та Правил ООН, викладеним або зазначеним в додатках 5 і 6 Настанови ЄКМТ [21], а для причепів з максимальною дозволеною масою не більше ніж 3,5 тонни – в додатках 6 і 10 Настанови ЄКМТ [21].

5.3 Вимоги Припису ООН № 1 для періодичних технічних оглядів КТЗ стосовно охорони довкілля

Поточний стан конструкції та технічний стан КТЗ, для визначення придатності КТЗ до експлуатації у частині негативного екологічного впливу на довкілля, повинні відповідати вимогам останньої, чинної редакції Припису ООН № 1 «Єдині приписи для періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів стосовно охорони довкілля» за Угодою-1997 [1] (<https://unece.org/rules>).

Вимоги до проведення випробувань КТЗ з визначення димності ВГ дизеля, вмісту забруднюючих речовин у ВГ двигуна з іскровим запалюванням, рівня зовнішнього шуму та граничні значення показників – згідно з частиною 9 розділу II [9] (на підставі примітки 1 додатка до Припису ООН № 1 щодо застосовності вимог національного законодавства в країні реєстрації КТЗ). Випробування з визначення рівня зовнішнього шуму на нерухомому КТЗ проводять лише у разі, якщо органолептично виявлено ознаки надмірного рівня шуму КТЗ з працюючим двигуном.

5.4 Вимоги Припису ООН № 2 для періодичних технічних оглядів КТЗ стосовно придатності КТЗ до експлуатації

Загальний поточний стан конструкції та технічний стан КТЗ, для визначення придатності КТЗ до експлуатації, повинні відповідати вимогам останньої, чинної редакції Припису ООН № 2 «Єдині приписи для періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів стосовно їхньої придатності до експлуатації» за Угодою-1997 [1] (<https://unece.org/rules>). У разі потреби, можуть бути враховані вимоги розділу II [9].

5.5 Вимоги Припису ООН № 3 для періодичних технічних оглядів газобалонних КТЗ

Поточний стан конструкції та технічний стан газобалонних КТЗ, для визначення придатності КТЗ до експлуатації у частині встановленого на КТЗ газобалонного обладнання, повинні відповідати вимогам Припису ООН № 3 «Єдині приписи для періодичних технічних оглядів моторних транспортних засобів, що працюють на стисненому природному газі (СПГ), зрідженому нафтовому газі (ЗНГ) та/або на зрідженому природному газі (ЗПГ), стосовно їхньої придатності до експлуатації» за Угодою-1997 [1] (<https://unece.org/rules>). У разі потреби, можуть бути враховані вимоги частини 8.7 розділу II [9].

5.6 Вимоги Припису ООН № 4 для періодичних технічних оглядів електромобілів та гібридних транспортних засобів

Поточний стан конструкції та технічний стан електромобілів та гібридних транспортних засобів, для визначення придатності КТЗ до експлуатації, повинні відповідати вимогам Припису ООН № 4 «Єдині приписи для періодичних технічних оглядів моторних транспортних засобів, обладнаних електричними або гібридними силовими установками, стосовно їхньої придатності до експлуатації» за Угодою-1997 [1] (<https://unece.org/rules>).

6 ПРОЦЕДУРИ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВІРКИ КТЗ, ВИДАННЯ ЄКМТ-СЕРТИФІКАТІВ ТА МСТО, ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОБІГУ ЄКМТ-СЕРТИФІКАТІВ ПРОТЯГОМ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ

6.1 Перелік процедур процесу

Процес охоплює такі етапи:

- а) подання Замовником заявки на проведення перевірки КТЗ та видання сертифіката(-ів) з доданими до заявки копіями документів на КТЗ;
- б) аналізування заявки та доданих до неї копій документів на КТЗ, визначення переліку вимог для перевірки, оформлення завдання на проведення перевірки КТЗ та рахунка(-ів)-фактури(-ур) на виконання робіт;
- в) надсилання або надання Замовнику завдання на проведення перевірки КТЗ та рахунка(-ів)-фактури(-ур);
- г) подання КТЗ із супровідними документами на перевірку до ТС або СВЛ, виконання документальної ідентифікації КТЗ;
- д) виконання технічної ідентифікації КТЗ, уточнення, за потреби, переліку вимог для перевірки КТЗ, прийняття КТЗ на перевірку;
- е) проведення перевірки/випробувань КТЗ та оформлення протоколу перевірки;
- ж) оформлення ВЛ невідповідностей за результатами перевірки/ випробувань КТЗ (у разі виявлення), повторна перевірка/випробування КТЗ після усунення невідповідностей;
- и) поточний моніторинг документів на КТЗ, якості і достовірності отриманих ВЛ результатів Перевірки КТЗ, запровадження дій з усунення виявлених під час моніторингу невідповідностей (у разі виявлення);
- к) прийняття АС-ЦТО рішення щодо відповідності/невідповідності КТЗ, видання (оформлення і реєстрація) та видача/надсилання ЄКМТ-сертифіката(-ів) та/або МСТО Замовнику;
- л) зберігання документів щодо Перевірки КТЗ та видання ЄКМТ-сертифікатів та/або МСТО, забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу.

6.2 Подання Замовником заявки на проведення перевірки КТЗ та видання сертифіката(-ів) з доданими до заявки копіями документів на КТЗ

6.2.1 Для проведення перевірки КТЗ та одержання відповідного(-их) ЄКМТ-сертифіката(-ів) та/або МСТО Замовник повинен подати до АС-ЦТО заявку (за формою згідно з додатком А). Заявка може бути подана на один або два КТЗ (на тягач і напівпричіп автопоїзда).

6.2.2 Замовник повинен надати на кожний зазначений в заявці КТЗ копії таких документів:

- а) свідоцтва про реєстрацію КТЗ;
- б) ЄКМТ-сертифіката виробника тягача – ЄКМТ-сертифіката відповідності моторного КТЗ (вантажного автомобіля/сідельного тягача) певної ЄКМТ-категорії технічним вимогам (зокрема, вимогам щодо екологічних властивостей) та вимогам безпечності, виданого офіційним представництвом заводу-виробника КТЗ в Україні (країні реєстрації КТЗ);
- в) ЄКМТ-сертифіката безпечності причепа – ЄКМТ-сертифіката відповідності причепа/напівпричепа вимогам технічної безпечності, виданого офіційним представництвом заводу-виробника КТЗ в Україні (країні реєстрації КТЗ);
- г) договору оренди, фінансового лізингу, доручення або іншого документа, що є законною підставою використання КТЗ, якщо Замовник не є власником КТЗ.

Копії ЄКМТ-сертифікатів виробника КТЗ за підпунктами б) і в) Замовник надає лише для КТЗ, які підпадають під дію Настанови ЄКМТ. Копію ЄКМТ-сертифіката безпечності причепа не надає, якщо в Україні немає офіційного представництва заводу-виробника КТЗ і Замовник зазначає в заявці потребу видання АС-ЦТО такого сертифіката.

6.2.3 Якість копій документів, зазначених в 6.2.2, повинна забезпечувати однозначне зчитування інформації (чітке та розбірливе зображення).

6.2.4 Заявкою вважають також лист або повідомлення Замовника, зміст якого однозначно свідчить про його наміри отримати послугу з проведення перевірки(-ок) КТЗ і одержання відповідного(-их) ЄКМТ-сертифіката(-ів) та/або МСТО, містить необхідну інформацію щодо КТЗ, які будуть подані на перевірку, копії документів на КТЗ, згідно з 6.2.2-6.2.3, та реквізити Замовника.

6.2.5 Замовник може подати до АС-ЦТО заявку, згідно з 6.2.1-6.2.4, з копіями супровідних документів на КТЗ будь-яким із зазначених нижче способів:

- особисто через Єдине вікно;
- засобами електронного зв'язку за реквізитами АС-ЦТО (САС), зазначеними на вебсайті ДП «ДержавтотрансНДІпроект»;
- поштовим або кур'єрським відправленням.

6.2.6 Допускається, згідно з 6.5.4, надання заявки з оригіналами супровідних документів на КТЗ працівнику САС під час подання КТЗ до ТС.

6.3 Аналізування заявки та доданих до неї копій документів на КТЗ, визначення переліку вимог для перевірки, оформлення завдання на проведення перевірки КТЗ та рахунка(-ів)-фактури(-ур) на виконання робіт

6.3.1 Працівник САС аналізує одержану заявку та додані до неї копії супровідних документів на КТЗ щодо повноти і однозначності інформації стосовно назви Замовника, реквізитів і обсягів замовлених робіт за заявкою, визначає перелік вимог для перевірки КТЗ. Замовник несе повну відповідальність за інформацію, зазначену у заявці. За необхідності, працівник САС може уточнити інформацію у Замовника з використанням будь-яких засобів зв'язку.

6.3.2 За позитивного результату аналізу заявки та доданих супровідних документів працівник САС вносить дані із заявки до ІСВДД, оформляє завдання на проведення перевірки КТЗ, оформляє та реєструє рахунок(-нки)-фактуру(-и) відповідно до СТП 13-0301 та формує електронну справу, яку зберігають на сервері Підприємства. Надання послуг здійснюється відповідно до умов договору оферти, розміщеному на сайті ДП «ДержавтотрансНДІпроект». Оплата рахунку-фактури вважається акцептом цієї оферти та підтверджує укладення договору у встановленому законом порядку.

6.3.3 Строк аналізування заявки не повинен перевищувати трьох робочих днів з дня надходження до ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

6.4 Надсилання або надання Замовнику завдання на проведення перевірки КТЗ та рахунка(-ів)-фактури(-ур)

Завдання на проведення перевірки КТЗ та рахунок(-ки)-фактуру(-и) для оплати Замовником надсилають/надають йому особисто, поштою або засобами електронного зв'язку.

6.5 Подання КТЗ із супровідними документами на перевірку до ТС або СВЛ, виконання документальної ідентифікації КТЗ

6.5.1 Для проведення перевірки Замовник подає КТЗ до ТС або до однієї із СВЛ разом із завданням на проведення перевірки КТЗ та оригіналами супровідних документів на КТЗ згідно з 6.2.2.

6.5.2 Особливості подання КТЗ із супровідними документами на перевірку до ТС.

Приймання завдань на проведення перевірки КТЗ, оригіналів супровідних документів на КТЗ, згідно з 6.2.2, та, за потреби, заявок, якщо заявки не було подані раніше до АС-ЦТО, відбувається за сформованою електронною чергою, розміщеною на сайті ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

У разі відсутності в ІСВДД ідентифікованої оплати за видання відповідного(-их) ЄКМТ-сертифіката(-ів) та/або МСТО, КТЗ не може бути прийнятий на перевірку, а сертифікат(-и) не може(-уть) бути оформлений(-ні).

Замовник повинен вчасно подати КТЗ на перевірку згідно з попереднім записом відповідно до часу, зазначеного в електронній черзі.

У разі, якщо КТЗ не подано вчасно, він автоматично виключається з електронної черги і може бути прийнятий на перевірку виключно в порядку живої черги (як і КТЗ, що не були внесені до електронної черги), за умови наявності вільних місць в електронній черзі та/або технічної можливості ТС прийняти додаткові КТЗ на перевірку.

Приймання завдання на проведення перевірки КТЗ, супровідних документів на КТЗ та, за потреби, заявки, якщо заявку не було подано раніше до АС-ЦТО, згідно з 6.2, (у цьому разі без завдання на перевірку КТЗ), та формування поточної («живої») черги додатково до сформованої електронної черги, за умови наявності вільних місць в електронній черзі та/або технічної можливості ТС прийняти додаткові КТЗ для перевірки, здійснюється відповідальним працівником САС в день перевірки на початку кожного робочого дня, за фактичної наявності поданих КТЗ до ТС.

6.5.3 Працівник САС або СВЛ, якщо КТЗ подано в СВЛ, повинен проаналізувати надані Замовником документи – завдання на перевірку КТЗ, оригінали супровідних документів на КТЗ, згідно з 6.2.2, стосовно їхньої чинності та виконати документальну ідентифікацію КТЗ – звірення ідентифікаційних ознак КТЗ (марку, модель, рік виробництва, ідентифікаційний і реєстраційний номери КТЗ, належність КТЗ до певної ЄКМТ-категорії, якщо КТЗ підпадає під дію Настанови ЄКМТ, рівень екологічних норм, якому відповідає КТЗ згідно із свідоцтвом про реєстрацію тощо), наведених у завданні на перевірку КТЗ, свідоцтві про реєстрацію КТЗ, в ЄКМТ-сертифікатах виробника КТЗ (якщо КТЗ підпадає під дію Настанови ЄКМТ).

За відсутності зауважень до наданих документів та їх комплектності, працівник САС або СВЛ своїм підписом на завданні підтверджує виконання документальної ідентифікації і направляє КТЗ на технічну ідентифікацію.

За наявності зауважень, працівник САС або СВЛ повідомляє про це АС-ЦТО та, для їх усунення (якщо це можливо), повертає документи Замовнику.

6.5.4 У разі подання КТЗ на перевірку до ТС, згідно з 6.5.2, допускається приймання від Замовника супровідних документів без завдання на перевірку КТЗ. Замовник разом з оригіналами супровідних документів на КТЗ, згідно з 6.2.2, повинен надати працівнику САС заявку, якщо заявка не було подано раніше до АС-ЦТО, згідно з 6.2.

Працівник САС на місці повинен проаналізувати заявку, оригінали супровідних документів на КТЗ, здійснити, згідно з 6.5.3, документальну ідентифікацію КТЗ. За позитивними результатами документальної ідентифікації працівник САС вносить дані із заявки до ІСВДД, оформляє завдання на проведення перевірки КТЗ, оформляє та реєструє рахунок(-нки)-фактуру(-и) відповідно до СТП 13-0301 та формує електронну справу. Після оплати Замовником за рахунками(-ом)-фактурами(-ою) КТЗ направляють на технічну ідентифікацію.

6.6 Виконання технічної ідентифікації КТЗ, уточнення, за потреби, переліку вимог для перевірки КТЗ, прийняття КТЗ на перевірку

6.6.1 Працівник ВЛ (ТС або СВЛ) проводить технічну ідентифікацію КТЗ на підставі завдання на перевірку та, за потреби, копій супровідних документів на КТЗ. Під час ідентифікації перевіряють відповідність номерів, маркування та ідентифікаційних ознак КТЗ з наведеними в наданих документах, які стосуються:

- марки і моделі КТЗ;
- ідентифікаційного номера (VIN) КТЗ;
- року виробництва КТЗ;
- реєстраційного номера КТЗ;
- моделі і номера двигуна (згідно з ЄКМТ-сертифікатом виробника КТЗ, якщо КТЗ підпадає під дію Настанови ЄКМТ).

6.6.2 Під час технічної ідентифікації працівник ВЛ повинен перевірити можливу наявність:

- маркування дизеля затвердженого типу або КТЗ з таким дизелем щодо скоригованого значення натурального показника поглинання K (m^{-1}) для застосування під час випробування з визначення димності ВГ двигуна;
- маркування заводу-виробника КТЗ з двигуном з іскровим запалюванням щодо індивідуальних нормативних значень частот обертання колінчастого валу в режимах холостого ходу двигуна, гранично допустимого вмісту CO у ВГ та нормативних меж коефіцієнта надміру повітря λ для застосування під час випробування з визначення вмісту забруднюючих речовин у ВГ двигуна.

У разі виявлення цих даних працівник ВЛ повинен внести їх до протоколу перевірки.

6.6.3 Якщо під час технічної ідентифікації органолептично виявлено надмірний рівень зовнішнього шуму КТЗ з працюючим двигуном, зокрема, внаслідок внесення змін до конструкції системи випуску ВГ двигуна або незадовільного її технічного стану, відповідальний працівник ВЛ повинен прийняти рішення щодо проведення випробування з визначення рівня зовнішнього шуму на нерухомому КТЗ згідно з вимогами частини 9.1 розділу II [9], та внести відповідний запис до протоколу перевірки.

6.6.4 За позитивних результатів технічної ідентифікації працівник ВЛ своїм підписом на завданні підтверджує виконання технічної ідентифікації та прийняття КТЗ на перевірку/випробування.

Якщо під час технічної ідентифікації КТЗ виявлено невідповідності, завдання із зазначенням невідповідностей повертають до працівника САС або СВЛ (якщо КТЗ подано в

СВЛ), який виконав документальну ідентифікацію КТЗ, для з'ясування причин, повідомлення, за необхідності, АС-ЦТО та усунення, за можливості, невідповідності.

6.7 Проведення перевірки/випробувань КТЗ та оформлення протоколу перевірки

6.7.1 Конструкцію та технічний стан КТЗ ВЛ (ТС або СВЛ) повинна перевірити, з проведенням необхідних випробувань, на відповідність вимогам Настанови ЄКМТ та/або Віденської угоди 1997, зазначеним у розділі 5, згідно із завданням на проведення перевірки КТЗ.

6.7.2 Результати Перевірки КТЗ ВЛ повинна оформити протоколом, до якого додати супровідні документи відповідно до змісту та обсягу перевірки/випробувань КТЗ.

Завдання на проведення перевірки КТЗ є невід'ємною частиною протоколу перевірки КТЗ, але завдання і протокол можуть мати різні номери.

ВЛ повинна присвоїти протоколу номер, що складається з двох частин, відокремлених одна від одної дефісом – реєстраційного номера ВЛ згідно з реєстром ВЛ, залучених до проведення Перевірок КТЗ, який веде САС, та чотиризначного порядкового номера протоколу з наскрізною нумерацією протягом одного календарного року для кожної ВЛ в реєстрі КТЗ, перевірку яких виконала ВЛ (за формою згідно з додатком Б).

6.7.3 САС повинен застосовувати лише чинну, актуальну форму завдання, а ВЛ (ТС і СВЛ) – чинну, актуальну форму протоколу, надіслану АС-ЦТО до СВЛ офіційним листом та електронною поштою із зазначенням дати початку її застосування.

Чинні форми завдання та протоколу САС повинен зберігати на файловому сервері Підприємства.

6.7.4 ВЛ повинна заповнити всі поля форми протоколу, за якими є наявними достовірні дані, отримані об'єктивні результати перевірки/ випробувань. Якщо такі дані і результати відсутні, ВЛ повинна зазначати в клітинці НВ (не визначено), якщо вимога не застосовується – НЗ та, за потреби, внести відповідні пояснення або обґрунтування цього.

6.7.5 До протоколу перевірки КТЗ ВЛ повинна додати всі роздруковані результати випробувань, проведених із застосуванням ЗВТ і ВУ, які обладнані пристроями друкування результатів випробувань (щонайменше, гальмівний стенд і димомір/газоаналізатор) з ідентифікаційними ознаками випробування конкретного КТЗ, дати і часу його проведення. Роздруківки є обов'язковим додатком до протоколу перевірки. За наявності доданої до протоколу роздруківки допускається не переносити первинні дані з роздруківки до протоколу.

6.7.6 У разі передачі комплекту документів щодо Перевірки КТЗ (справи КТЗ) до АС-ЦТО на паперовому носії, ВЛ повинна зробити позначки на справі про відповідність чи невідповідність КТЗ за результатами виконаної ВЛ Перевірки (у разі невідповідності – із зазначенням пунктів протоколу, за якими виявлено невідповідності).

Відповідність/невідповідність певного елемента перевірки встановленим вимогам позначають так:

відповідність – « + » або « V »;

невідповідність – « - » або « X ».

6.7.7 ВЛ повинна надати Замовнику, за його вимогою, завірену копію протоколу перевірки КТЗ.

6.8 Оформлення ВЛ невідповідностей за результатами перевірки/випробувань КТЗ (у разі виявлення), повторна перевірка/ випробування після усунення невідповідностей

6.8.1 У разі негативних результатів перевірки/випробувань КТЗ відповідальний виконавець ВЛ фіксує невідповідності у протоколі перевірки та заносить до реєстру КТЗ, Перевірку яких виконала ВЛ (за формою згідно з додатком Б). Додатково до цього, виконавці ВЛ, за рішенням ВЛ, можуть продовжувати вести журнал обліку та реєстрації невідповідностей КТЗ (за формою згідно з додатком В) на паперовому носії.

Подальші роботи за завданням на проведення перевірки КТЗ Замовника призупиняють до усунення виявлених невідповідностей. Для продовження робіт Замовник повинен усунути невідповідності і подати КТЗ до ВЛ для повторної перевірки/випробувань протягом 14 календарних днів з дати першої перевірки.

Примітка Замовнику, на його вимогу, ВЛ повинна надати акт невідповідностей КТЗ за формою, визначеною в додатку Г.

6.8.2 Протягом 14 календарних днів з дати першої Перевірки КТЗ Замовник, після усунення невідповідностей, може подати до ВЛ, яка виконала першу перевірку, цей самий КТЗ для повторної перевірки/ випробувань лише у частині усунення виявлених невідповідностей.

За зверненням Замовника до ВЛ щодо перевірки усунення невідповідностей САС повинен оформити і надати ВЛ завдання на проведення повторної перевірки КТЗ. Результати повторної перевірки ВЛ повинна оформити окремим протоколом. Протокол повторної перевірки КТЗ ВЛ повинна долучити до комплекту документів щодо Перевірки КТЗ.

Завданню та протоколу повторної перевірки присвоюють ті самі номери, що і завданню та протоколу первинної перевірки, додатково зазначивши порядковий номер повторної перевірки, відокремивши його від первинних номерів слешем (скісною рисою).

6.8.3 САС повинен застосовувати лише чинну, актуальну форму завдання на повторну перевірку, а ВЛ (ТС і СВЛ) – чинну, актуальну форму протоколу повторної перевірки, надіслану АС-ЦТО до СВЛ офіційним листом та електронною поштою із зазначенням дати початку її застосування.

Чинні форми завдання на повторну перевірку та протоколу повторної перевірки САС повинен зберігати на файловому сервері Підприємства.

6.8.4 Якщо Замовник, після усунення невідповідностей, подав КТЗ до іншої ВЛ або до ВЛ, яка виконала першу Перевірку, але пізніше, ніж 14 календарних днів з дати першої Перевірки КТЗ, роботи за заявкою Замовника вважають завершеними і ВЛ повинна надати (надіслати) до АС-ЦТО комплект документів щодо виконаної першої Перевірки КТЗ.

Усі процедури повторної Перевірки КТЗ мають бути виконані у повному обсязі, згідно з 6.1, на підставі нової заявки Замовника.

6.9 Поточний моніторинг документів на КТЗ, якості і достовірності отриманих ВЛ результатів Перевірки КТЗ, запровадження дій з усунення виявлених під час моніторингу невідповідностей (у разі виявлення)

6.9.1 За результатами виконаних процедур процесу Перевірки КТЗ ВЛ повинна надати (надіслати) до АС-ЦТО комплект документів щодо Перевірки КТЗ для здійснення САС поточного моніторингу якості і достовірності отриманих ВЛ результатів, визначення АС-ЦТО відповідності/невідповідності КТЗ та прийняття АС-ЦТО рішень щодо можливості/неможливості видання ЄКМТ-сертифікатів придатності до експлуатації, ЄКМТ-сертифікатів безпечності причепів та/або МСТО.

Вимоги до складу, оформлення та надання (надсилання) до АС-ЦТО комплекту документів визначені додатком В СТП 10-0307.

6.9.2 Поточний моніторинг комплектів документів за результатами Перевірок КТЗ, отриманих від СВЛ, виконує АС-ЦТО на платній основі відповідно до затвердженого розрахунку вартості відповідного виду робіт в ДП «ДержавтотрансНДІпроект». Для оплати за цим видом робіт АС-ЦТО періодично надсилає до СВЛ рахунок-фактуру, за фактично виконаний обсяг робіт відповідно до кількості наданих СВЛ комплектів документів.

6.9.3 САС отримує комплекти документів, надіслані/надані СВЛ будь-яким із зазначених нижче способів:

- на паперових носіях інформації уповноваженим представником СВЛ через Єдине вікно;
- засобами електронного зв'язку;
- поштовим або кур'єрським відправленням.

6.9.4 Працівник САС повинен виконати поточний моніторинг відповідності комплекту документів вимогам додатка В СТП 10-0307, чинності супровідних документів на КТЗ, правильності результатів документальної ідентифікації КТЗ, виконаної в СВЛ, після чого передає комплект документів працівникам ТС (ЛАБ та ЛЕЕТ), як технічним експертам, для подальшого виконання моніторингу.

6.9.5 Подальший поточний моніторинг комплекту документів повинні здійснювати за такими критеріями:

- правильність реквізитів протоколу (номер, дата тощо);
- інформативність та верифікація фотодокументів і відеофайлів;
- визначення ідентичності ідентифікаційних даних та ознак КТЗ співставленням даних в реєстрі, завданні, протоколі перевірки, свідоцтві про реєстрацію КТЗ, ЄКМТ-сертифікаті виробника КТЗ, фотодокументах і відеофайлах щодо VIN-номера і реєстраційного номера КТЗ;
- правильність опису конструкції КТЗ;

- правильність обраної ЄКМТ-категорії КТЗ (якщо КТЗ підпадає під дію Настанови ЄКМТ), її відповідність ЄКМТ-сертифікату виробника КТЗ;
- відповідність ЄКМТ-категорії КТЗ (якщо КТЗ підпадає під дію Настанови ЄКМТ), ідентифікаційних ознак та маркування КТЗ обраним нормам для перевірки/випробувань КТЗ та результатам в протоколі, зокрема, щодо димності та вмісту забруднюючих речовин у ВГ двигуна та, за потреби, рівня зовнішнього шуму;
- правильність застосування в протоколі даних з роздруківок випробувального устаткування та засобів вимірювальної техніки (їх обробка, розрахунки, висновки). Роздруківки повинні бути обов'язковим додатком до протоколу перевірки. За наявності доданої до протоколу роздруківки допускається не переносити первинні дані з роздруківки до протоколу;
- дотримання процедури перевірки/випробувань КТЗ відповідно до результатів відеофіксації (вибірково та за наявних ознак недотримання);
- повнота, обґрунтованість і об'єктивність результатів перевірки/ випробувань КТЗ (за необхідності виконують оцінювання за ступенем критичності ризику виявлених ВЛ невідповідностей), правильність зроблених висновків;
- правильність і повнота оформлення, наявність необхідних віз, підписів, затверджень відповідальних осіб та їх повноваження.

6.9.6 Якщо під час моніторингу комплекту документів виникли сумніви стосовно будь-якого питання, пов'язаного з перевіркою/випробуванням КТЗ, і працівник САС або ТС, як технічний експерт, вважає за необхідне, для прийняття обґрунтованого рішення, переглянути відеозапис процесу перевірки/випробувань, ВЛ повинна надати доступ САС та технічним експертам до відеозапису дистанційно, а у виняткових випадках технічного характеру (тимчасова непрацездатність каналів інформаційного зв'язку відповідної потужності) – надати копію відеозапису на електронному носії.

6.9.7 За наявності зауважень до комплекту документів щодо Перевірки КТЗ, працівник САС або технічний експерт, що їх надав, повинен внести їх до електронного реєстру вхідних протоколів та поінформувати ВЛ про надані зауваження з метою запровадження ВЛ коригувальних дій. Для отримання роз'яснення щодо зауважень та надання пояснення представник ВЛ може зв'язатись з працівником САС або технічним експертом, який надав зауваження.

6.9.8 Якщо за результатами моніторингу протокол з позитивними результатами ВЛ працівник САС або технічний експерт визнає негативним, він повинен внести інформацію щодо невідповідностей до електронного реєстру вхідних протоколів та поінформувати про це ВЛ. Для отримання роз'яснення щодо невідповідностей та надання пояснення представник ВЛ може зв'язатись з працівником САС або технічним експертом, який виявив невідповідності. Роботи щодо оформлення сертифіката призупиняють до усунення невідповідностей.

6.9.9 Виконання СВЛ коригувальних дій щодо врахування зауважень та усунення невідповідностей комплекту документів щодо Перевірки КТЗ відслідковують працівники САС.

6.9.10 У разі виявлення неправомірних дій персоналу СВЛ, спрямованих на свідоме порушення встановленої цим стандартом процедури Перевірки КТЗ, коригувальні дії не запроваджують, а ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО, вживає заходів щодо скасування чинності ЄКМТ-сертифіката(-ів) та/або МСТО, якщо їх було видано на підставі комплекту документів, що містить недостовірну інформацію, та розірвання договору про співробітництво з СВЛ.

6.9.11 Моніторинг документів, фотодокументів та відеофайлів за результатами Перевірок КТЗ, виконаних ТС, здійснюють відповідно до застосовних положень та вимог 6.9.4-6.9.9. У разі виявлення невідповідності встановленим вимогам процесу Перевірки КТЗ або документів, складених за результатами виконання зазначеного процесу, запроваджують коригувальні дії та здійснюють контролювання невідповідних виходів згідно з розділом 14 цього стандарту.

6.10 Прийняття АС-ЦТО рішення щодо відповідності/невідповідності КТЗ, видання (оформлення і реєстрація) та видача/надсилання ЄКМТ-сертифіката(-ів) та/або МСТО Замовнику

6.10.1 Відповідальний працівник САС, на підставі розгляду позитивного протоколу перевірки КТЗ, поточного моніторингу якості і достовірності отриманих ВЛ результатів, наявності оплати Замовником робіт АС-ЦТО та ТС, повинен перевірити дотримання всіх умов

для прийняття АС-ЦТО рішення щодо відповідності/невідповідності КТЗ та видання ЄКМТ-сертифіката(-ів) придатності до експлуатації та/або МСТО.

6.10.2 Відповідно до положень Настанови ЄКМТ та листа-повідомлення Мінінфраструктури України від 13.01.2023 № 299/13/14-23, нотифікованого МТФ 13.02.2023 [10], ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як Атестаційна служба, здійснює видання, за зверненнями (заявками) Замовників, ЄКМТ-сертифікатів безпечності причепів (за відсутності офіційного представництва виробника КТЗ в Україні) за умов наявності інформації щодо затвердження типу КТЗ згідно з Правилами ООН та/або Регламентами/Директивами ЄС, зазначеними в Настанові ЄКМТ, позитивних результатів перевірки конструкції, технічного стану та маркування КТЗ.

Отже, для підтвердження дотримання умов для прийняття АС-ЦТО рішення щодо видання ЄКМТ-сертифіката безпечності причепа відповідальний працівник САС повинен перевірити інформацію щодо затвердження типу причепа/напівпричепа згідно з відповідними Правилами ООН та/або Регламентами/Директивами ЄС.

6.10.3 Після підтвердження дотримання умов для прийняття АС-ЦТО рішення щодо видання ЄКМТ-сертифіката(-ів) та/або МСТО відповідальний працівник САС повинен оформити проект(-и) відповідного(-их) сертифіката(-ів). Проекти ЄКМТ-сертифіката(-ів) заповнити англійською мовою, переклади тексту сертифіката(-ів) німецькою і українською мовами на зворотному боці бланка не заповняти. Форми ЄКМТ-сертифікатів встановлено Настановою ЄКМТ [21]. Проект МСТО оформити за формою зразка в Доповненні 2 до Віденської угоди 1997 року [1]. Дотримання умов для прийняття АС-ЦТО рішення щодо видання сертифіката(-ів) відповідальний працівник САС повинен засвідчити своїм підписом (візою).

6.10.4 Видання ЄКМТ-сертифіката засвідчують його підписанням уповноваженою особою Підприємства та скріпленням підпису відбитком печатки (підписом та відбитком печатки, нотифікованими МТФ [10]). Видання МСТО засвідчують його підписанням уповноваженою особою Підприємства та скріпленням підпису відбитком печатки для МСТО.

6.10.5 Замовнику видають оригінал ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації та/або оригінал МСТО, окремо на кожний перевірений КТЗ, та, за необхідності, оригінал ЄКМТ-сертифіката безпечності причепа із зазначенням початку та закінчення строку дії сертифікатів. Дата видання ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації та ЄКМТ-сертифіката безпечності причепа є ідентичною дати первинної перевірки КТЗ. Строк дії ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації та МСТО – дванадцять місяців, ЄКМТ-сертифікат безпечності причепа діє до завершення експлуатації КТЗ.

6.10.6 У разі дотримання умов для прийняття АС-ЦТО рішення щодо видання ЄКМТ-сертифіката та/або МСТО, їх оформлення та реєстрацію здійснюють впродовж п'яти робочих днів після перевірки КТЗ, після чого видають (надсилають) Замовнику. Електронну копію ЄКМТ-сертифіката зберігають згідно з 6.11 щонайменше три роки.

6.10.7 Оформлені ЄКМТ-сертифікати та/або МСТО Замовники можуть отримати:

- особисто в Єдиному вікні;
- кур'єрською службою доставки (за рахунок Замовника);
- в СВЛ, де виконали Перевірку КТЗ;
- на додатковій території виробничої бази ТС, якщо там було виконано Перевірку КТЗ.

Примітка. При видачі ЄКМТ-сертифікатів та/або МСТО через Єдине вікно Замовникам, їх представникам, представникам СВЛ, де були перевірені КТЗ або представникам кур'єрської служби доставки, працівник САС повинен вести облік видачі сертифікатів в електронній таблиці журналу за формою додатка Д, що зберігають на сервері Підприємства.

6.10.8 Відповідальність за зберігання/приймання/видачу/знищення зіпсованих бланків ЄКМТ-сертифікатів та МСТО, контроль за їх використанням, ведення журналу видачі-приймання бланків ЄКМТ-сертифікатів та МСТО, несе завідувач САС ВЗМД.

6.11 Зберігання документів щодо Перевірки КТЗ та видання ЄКМТ-сертифікатів та/або МСТО, забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу

6.11.1 Документи, оформлені згідно з 6.2, 6.3, 6.5.4, 6.7-6.10 та 6.11.2, за результатами виконання процесу Перевірки КТЗ, а саме, комплекти документів щодо Перевірки КТЗ, документи щодо видання ЄКМТ-сертифікатів та/або МСТО та щодо забезпечення обігу

виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу необхідно зберігати в електронному вигляді на сервері Підприємства.

Допускається зберігання цих документів на паперових носіях інформації в спеціальному приміщенні ВЗМД, укомплектованими в папки (справи) в порядку зростання номерів реєстрації. Строк зберігання документів на електронних та/або паперових носіях інформації – щонайменше три роки.

6.11.2 ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО, забезпечує протягом життєвого циклу виданих ЄКМТ-сертифікатів супроводження їх обігу.

У разі втрати ЄКМТ-сертифіката, термін дії якого ще не закінчився, або у разі зміни даних, наведених у сертифікаті, Замовник подає до АС-ЦТО у довільній формі заяву, в якій повідомляє про втрату сертифіката або суть зміни даних. Замовник несе відповідальність згідно із законодавством України за надання недостовірної інформації щодо втрати ЄКМТ-сертифіката.

Замовник повинен повернути до САС ЄКМТ-сертифікат, дані якого потребують актуалізації. АС-ЦТО видає на його заміну дублікат ЄКМТ-сертифіката з актуалізованими даними або дублікат ЄКМТ-сертифіката (замість втраченого) датою видання оригіналу сертифіката з нанесенням в правому нижньому куті напису «COPY WAS GIVEN (*дата повторної видачі*)».

Супроводження обігу ЄКМТ-сертифікатів придатності до експлуатації здійснюється протягом всього їх життєвого циклу (один рік), ЄКМТ-сертифікатів безпечності причепів – протягом щонайменше перших трьох років їх життєвого циклу.

7 РОЗРАХУНКИ ІЗ ЗАМОВНИКАМИ

7.1 Оплату робіт за перевірки КТЗ та видання відповідного(-их) ЄКМТ-сертифіката(-ів) з виданням чи без видання МСТО Замовники здійснюють на підставі договорів (рахунків-фактур) відповідно до СТП 13-0301.

7.2 Оплату робіт з перевірки КТЗ проводять за виконану роботу незалежно від позитивного чи негативного результату перевірки.

7.3 Вартість робіт з перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифікатів придатності до експлуатації, ЄКМТ-сертифікатів безпечності причепів, МСТО та інших робіт, пов'язаних, зокрема, з повторним оформленням (видачею копії ЄКМТ-сертифіката) з причин втрати, заміни державних номерів КТЗ тощо, визначають згідно із затвердженим розрахунком вартості відповідного виду робіт в ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

8 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

Працівники ДП «ДержавтотрансНДІпроект», задіяні у процесі перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу, несуть відповідальність за неналежне виконання робіт згідно з цим стандартом та особистими посадовими інструкціями.

Працівники СВЛ, задіяні у процесі перевірки КТЗ, несуть відповідальність за неналежне виконання робіт згідно з цим стандартом – відповідно до процедур, чинних в СВЛ.

9 ДОТРИМАННЯ ПРАЦІВНИКАМИ ПІДПРИЄМСТВА ТА СВЛ АНТИКОРУПЦІЙНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ

9.1 Основним принципом діяльності працівників ДП «ДержавтотрансНДІпроект» має бути добросовісність, тобто їх дії мають бути спрямовані на захист публічних інтересів та відмову від превалювання приватного інтересу під час здійснення наданих повноважень.

9.2 Працівники ДП «ДержавтотрансНДІпроект» зобов'язані:

– неухильно додержуватись загальноновизнаних етичних норм поведінки, бути ввічливими у стосунках з громадянами, керівниками, колегами і підлеглими як під час виконання своїх службових повноважень, так і в повсякденному житті;

– діяти виключно в інтересах держави, територіальної громади, установи, яку вони представляють;

- виконувати службові повноваження та професійні обов'язки, рішення та доручення органів і осіб, яким вони підпорядковані, підзвітні або підконтрольні, сумлінно, компетентно, вчасно, результативно і відповідально;
- не допускати зловживань та неефективного використання власності держави, територіальної громади, установи;
- діяти неупереджено, незважаючи на приватні інтереси, особисте ставлення до будь-яких осіб, на свої політичні погляди, ідеологічні, релігійні або інші особисті погляди чи переконання;
- дотримуватись політичної нейтральності, уникати демонстрації у будь-якому вигляді власних політичних переконань або поглядів;
- утримуватись від виконання рішень чи доручень керівництва установи, якщо вони суперечать Закону України «Про запобігання корупції»;
- не вчиняти і не брати участі у вчиненні корупційного або пов'язаного з корупцією правопорушення;
- невідкладно інформувати керівника установи та завідувача СЗК, про можливі випадки корупційного або пов'язаного з корупцією правопорушення;
- вживати заходів щодо недопущення виникнення та врегулювання реального, потенційного конфлікту інтересів.

9.3 Працівникам ДП «ДержавтотрансНДІпроект» заборонено:

- використовувати свої службові повноваження або своє становище та пов'язані з цим можливості з метою одержання неправомірної вигоди для себе чи інших осіб, у тому числі використовувати будь-яке державне майно, майно або кошти ДП «ДержавтотрансНДІпроект» в приватних інтересах;
- розголошувати або використовувати в інший спосіб конфіденційну та іншу інформацію з обмеженим доступом, що стала відома у зв'язку з виконанням своїх службових повноважень та професійних обов'язків;
- використовувати службові повноваження в інтересах політичних партій чи їх осередків або окремих політиків.

9.4 Вимоги щодо дотримання антикорупційного законодавства України працівниками СВЛ визначають внутрішніми документами СВЛ.

9.5 Вимоги щодо дотримання працівниками ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО та/або ТС, та СВЛ антикорупційного законодавства України під час Перевірок КТЗ визначені СТП 10-0307 та умовами Договорів.

10 ВИЗНАЧЕННЯ ТА ОЦІНЮВАННЯ РИЗИКІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ФУНКЦІОНУВАННЯМ ПРОЦЕСУ

10.1 Загальні положення

10.1.1 Ризики, пов'язані з функціонуванням процесу перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу, мають бути визначені, розглянуті та оцінені.

10.1.2 Відповідальність за визначання, розглядання та оцінювання ризиків в частині перевірки КТЗ покладають на завідувачів ЛЕЕТ та ЛАБ, в частині видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу – на завідувача ВЗМД (або особу, яка його заміщає).

10.1.3 Розглядаючи ризики та аналізуючи результати їх оцінки, визначають дії щодо реагування на них, можливості щодо покращення діяльності тощо.

10.2 Визначання та оцінювання ризиків

10.2.1 Завідувачі ЛЕЕТ, ЛАБ та ВЗМД із залученням, за потреби, операторів цього процесу, мають визначати, аналізувати та оцінювати ризики, пов'язані з функціонуванням процесу.

10.2.2 Визначені ризики та результати їх оцінки, визначені чи запропоновані дії щодо реагування на них реєструють в ЛЕЕТ, ЛАБ та ВЗМД у матрицях за формою, наведеною в додатку Ж СТП 02-0801.

Зазначені матриці зберігають в ЛЕЕТ, ЛАБ та ВЗМД.

10.2.3 Діяльність щодо визначання ризиків є неперервним процесом, і її здійснюють під час проведення моніторингу та вимірювання показників функціонування та дієвості цього процесу, у разі зміни законодавчих, регламентувальних чи нормативних вимог, внесення змін до цього процесу тощо.

11 ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНФІДЕНЦІЙНОСТІ ІНФОРМАЦІЇ ТА НЕУПЕРЕДЖЕНОСТІ

11.1 Забезпечення конфіденційності інформації

11.1.1 Конфіденційність інформації, яку одержують або створюють під час перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу, треба забезпечувати всім учасникам цього процесу: працівникам Підприємства – відповідно до чинної політики ДП «ДержавтотрансНДІпроект», СТП 09-0703 та 6.3 в) СТП 10-0307, працівникам СВЛ – відповідно до чинних політик, НД СВЛ, 6.3 г) СТП 10-0307 та умов Договору.

11.1.2 За винятком випадків, передбачених законодавством України або відповідними нормативними вимогами чи договірними зобов'язаннями тощо, конфіденційну інформацію не можна передавати третій стороні без згоди суб'єкта, якого ця інформація стосується.

11.2 Забезпечення неупередженості

Неупередженість діяльності ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО та/або ТС, забезпечується згідно з СТП 14-0101.

12 СКАРГИ, АПЕЛЯЦІЇ ТА СПІРНІ ПИТАННЯ

12.1 Скарги

12.1.1 Замовник може подати до ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО та/або ТС, скаргу, пов'язану з процесом перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу.

12.1.2 Подання та розгляд скарг здійснюють відповідно до Закону України «Про звернення громадян» або іншої, чинної в ДП «ДержавтотрансНДІпроект», процедури (за її наявності).

12.2 Апеляції

У разі виникнення прецеденту незгоди Замовника з рішенням ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО та/або ТС, зокрема, щодо відмови у прийнятті до розгляду заявки на надання послуги, відмови видання ЄКМТ-сертифіката та/або МСТО, незгоди з іншими рішеннями, які замовник вважає за необхідне переглянути, і подання Замовником з цього приводу апеляції, розгляд апеляції та прийняття за нею рішення відповідно до застосовних положень СТП 09-0001 здійснює Апеляційна комісія, яку створюють наказом Підприємства.

12.3 Спірні питання

12.3.1 Спірні питання, що виникають між замовником та ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО та/або ТС, під час перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу, вирішують оперативно в робочому порядку будь-яким прийнятним для сторін способом або відповідно до розділу «Вирішення спорів» договору на надання послуг (у разі його укладання).

12.3.2 Спірні питання в частині перевірки КТЗ узгоджують із Замовником завідувачі ЛЕЕТ та ЛАБ, в частині видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу (наприклад, щодо відмови у прийнятті до розгляду заявки на надання послуги, відмови видання ЄКМТ-сертифіката та/або МСТО, узгоджує із Замовником завідувач ВЗМД (або особа, яка його заміщає).

12.3.3 У разі неможливості вирішити спірне питання в робочому порядку Замовника інформують про можливість подати скаргу або апеляцію.

13 МОНІТОРИНГ ТА ВИМІРЮВАННЯ ПОСЛУГИ

13.1 Моніторинг та вимірювання послуги за цим процесом провадять згідно з СТП 02-0604 на визначених етапах процесу відповідно до запланованих заходів, визначених цим стандартом.

13.2 Запланованим результатом процесу моніторингу та вимірювання послуги є визначення того, чи відповідає послуга встановленим до неї вимогам.

13.3 Результати моніторингу можуть свідчити щодо відповідності чи невідповідності послуги вимогам до неї, а також щодо наявності помилок, які можуть бути усунені виконавцем одразу після проведення моніторингу з подальшою повторною перевіркою послуги на відповідність вимогам до неї.

14 КОРИГУВАЛЬНІ ДІЇ, КОНТРОЛЮВАННЯ НЕВІДПОВІДНИХ ВИХОДІВ

14.1 У разі виявлення невідповідності встановленим вимогам процесу перевірки КТЗ, видання ЄКМТ-сертифіката та/або МСТО та забезпечення обігу виданого ЄКМТ-сертифіката протягом його життєвого циклу, або документів, складених за результатами виконання зазначеного процесу, застосовують процедуру коригувальних дій згідно з СТП 02-0609 з реєструванням відповідної інформації в журналі реєстрації невідповідностей, який ведуть за формою, визначеною в додатку А СТП 02-0609.

14.2 Стосовно невідповідних виходів застосовують процедуру контролювання невідповідних виходів згідно з СТП 02-0610 з реєструванням характеру невідповідностей, а також проведених дій в журналі реєстрації невідповідностей, який ведуть на електронному носії інформації за формою, визначеною в додатку А СТП 02-0609.

14.3 Щодо виявленого невідповідного виходу застосовують, залежно від конкретного випадку, одну чи декілька з таких дій:

а) надання відповідної інформації Замовнику та іншим заінтересованим сторонам (наприклад, щодо необхідності повторного надсилання комплексу документів);

б) усунення виявленої невідповідності, що призвела до появи невідповідного виходу (анулювання ЄКМТ-сертифіката або МСТО з помилкою та перевидання ЄКМТ-сертифіката або МСТО);

в) вжиття заходів відповідно до наслідків (або потенційно можливих наслідків) невідповідності, якщо невідповідний вихід виявлено після його надання Замовнику або після початку його використання (наприклад, відкликання виданого ЄКМТ-сертифіката або МСТО у разі виявлення помилок в оформленні чи внесенні даних).

15 МОНІТОРИНГ ТА ВИМІРЮВАННЯ ПРОЦЕСУ

15.1 Моніторинг та вимірювання процесу здійснюють для доведення його спроможності досягати запланованих результатів.

15.2 Моніторинг та вимірювання процесу здійснюють згідно з СТП 02-0801 згідно з графіком проведення моніторингу та вимірювання процесів, складеного на основі відомості моніторингу та вимірювання процесів.

15.3 Запланованим результатом моніторингу та вимірювання цього процесу є визначення того, чи відповідає він критеріям, визначеним у 4.6.

15.4 Відповідальними за проведення моніторингу та вимірювання процесу в частині перевірки КТЗ є завідувачі ЛЕЕТ та ЛАБ, в частині видання ЄКМТ-сертифікатів, МСТО та забезпечення обігу виданих ЄКМТ-сертифікатів протягом їх життєвого циклу є завідувач ВЗМД (або особа, яка його заміщає).

15.5 Методи моніторингу, періодичність його проведення, методи вимірювання

показників процесу, критерії оцінювання показників процесу визначено внутрішніми робочими інструкціями НДЦВ та ВЗМД.

15.6 Результати моніторингу можуть свідчити щодо відповідності чи невідповідності показників функціонування/дієвості процесу встановленим вимогам.

15.7 Результати аналізування та оцінювання даних моніторингу та вимірювання процесу можуть визначати, залежно від конкретного випадку, потреби у змінах процесу, проведенні коригування, коригувальних та/або запобіжних дій, дій щодо поліпшування процесу або їхню комбінацію.

15.8 Виявлені за результатами моніторингу та вимірювання процесів невідповідності реєструють в журналі реєстрації невідповідностей та виконують відповідні дії згідно з вимогами СТП 02-0609.

15.9 Першочерговою метою запровадження дій за результатами моніторингу та вимірювання процесу має бути забезпечення того, щоб він досягав своїх передбачених/запланованих результатів.

16 КОНТРОЛЬ ЗА ВЛАСНІСТЮ ЗАМОВНИКІВ

16.1 Під час виконання робіт за цим стандартом потрібно дбайливо ставитися до власності замовників, поки ця власність перебуває під контролем ДП «ДержавтотрансНДІпроект» або в його користуванні.

16.2 У разі, якщо власність замовників (зокрема, особисті дані, свідоцтво про реєстрацію КТЗ, ЄКМТ-сертифікати тощо) надано для використання або долучення до послуги, її слід належним чином ідентифікувати, перевіряти, захищати та охороняти.

16.3 Якщо власність замовників втрачено, пошкоджено або внаслідок інших причин визнано непридатною для використання, ВЗМД письмово повідомляє Замовника про те, що трапилось, а також зберігає пов'язану з цим випадком задокументовану інформацію.

РОЗРОБНИКИ:

Заступник начальника НДЦВ

Микола НАЗАРЕНКО

Завідувач ВЗМД

Андрій ГОЛИК

Завідувач СЗВД ВЗМД

Віктор УСТИМЕНКО

Завідувач САС ВЗМД

Сергій СОСІДА

ПОГОДЖЕНО:

В. о. заступника директора з виробничої діяльності, начальник ЦНД БТ

Андрій ГОРПІНЮК

Заступник директора з якості

Тетяна КОВЕШНИКОВА

Начальник НДЦВ

Володимир АГЕЄВ

Начальник ЮУ

Аліна МОСІЙЧУК

Завідувач ВУЯ

Михайло БЕЗРОДНИЙ

Завідувач ВДБТ НСМ

Завідувач ЛАБ

Завідувач ЛЕЕТ

Завідувач СЗК

Сергій ТАРАБАН

Юрій БАБІН

Олександр БОНДАР

Юлія СНІГУР

ДОДАТОК А
(довідковий)

ФОРМА ЗАЯВКИ НА ПРОВЕДЕННЯ ПЕРЕВІРКИ КТЗ ТА ВИДАННЯ СЕРТИФІКАТА(-ІВ)

Ф 10-0306-А

Керівнику
Атестаційної служби –
Центру технічного огляду**ЗАЯВКА**
на проведення перевірки КТЗ та видання сертифіката(-ів)

Замовник,

назва Замовника або П.І.Б., якщо Замовник є фізичною особою

просить провести перевірку відповідності КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ¹⁾ та/або Віденської угоди 1997 року та видати ЄКМТ-сертифікат(-и)¹⁾ та/або МСТО.

Запланована (орієнтовна) дата проведення перевірки _____.

Місце проведення перевірки _____.

Перелік КТЗ:

| № | Марка КТЗ | Реєстраційний номер КТЗ | Потреба в ЄКМТ-сертифікаті придатності до експлуатації (так чи ні) ¹⁾ | Потреба в ЄКМТ-сертифікаті безпеки причепа (так чи ні) ¹⁾²⁾ | Потреба в МСТО (так чи ні, новий чи продовження) |
|----|-----------|-------------------------|--|--|--|
| 1. | | | | | |
| 2. | | | | | |

Реквізити Замовника:

| | |
|---|--|
| ЄДРПОУ | |
| Індивідуальний податковий номер (для платників ПДВ) або реєстраційний номер облікової картки платника податків (РНОКПП) для ФОП | |
| Юридична адреса | |
| Е-mail та номер телефону | |
| Посада і П.І.Б. керівника або П.І.Б. Замовника - фізичної особи | |

Для Замовника - фізичної особи лише П.І.Б., Е-mail, номер телефону та РНОКПП.

Додатки до заяви:*(додати якісні копії ЄКМТ-сертифікатів(-та) виробника КТЗ¹⁾, свідоцтв(-ва) про реєстрацію КТЗ та документа, що є іншою законною підставою використання КТЗ ніж свідоцтво про реєстрацію КТЗ, якщо Замовник не є власником КТЗ)***Зобов'язуюсь:**

- подати транспортний засіб на перевірку помитим;
- здійснити оплату за рахунком(-ами)-фактурою(-ами), наданим(-и) АС-ЦТО, не пізніше ніж за добу до подачі КТЗ на перевірку

З умовами виконання робіт ознайомлений, факт оплати мною за рахунком(-ами)-фактурою(-ами) підтверджує мою згоду із зазначеними умовами.

“ ____ ” _____ 20 ____ р.

підпис
М.П.³⁾

1) Лише для КТЗ, які підпадають під дію Настанови ЄКМТ

2) Лише за відсутності офіційного представництва виробника причепа в Україні

3) Скріплення підпису Замовника відбитком печатки не є обов'язковим

ДОДАТОК Б
(обов'язковий)
ФОРМА РЕЄСТРУ КТЗ, ПЕРЕВІРКУ ЯКИХ ВИКОНАЛА ВЛ ¹⁾

Ф 10-0306-Б

**РЕЄСТР № _____ від _____.____.____
КТЗ, перевірку яких виконала ВЛ**

| Дата | Замовник | Номер завдання | Номер протоколу | Реєстраційний номер КТЗ | Номер рахунка-фактури | Тип КТЗ | Код невідповідності (за номером пункту протоколу перевірки) | Відмітка про відповідність КТЗ (+/-) |
|------|----------|----------------|-----------------|-------------------------|-----------------------|---------|---|--------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

¹⁾ Дозволено вносити зміни до форми реєстру.

ДОДАТОК В
(довідковий)

ФОРМА ЖУРНАЛУ РЕЄСТРАЦІЇ НЕВІДПОВІДНОСТЕЙ КТЗ

В.1 Форма титульного аркуша

| | |
|---|-----------------------------|
| Ф 10-0306-В | |
| ЖУРНАЛ № В-_____ <small>номер журналу</small> | |
| ОБЛІКУ ТА РЕЄСТРАЦІЇ НЕВІДПОВІДНОСТЕЙ КТЗ | |
| _____ назва ВЛ | |
| Відповідальний за ведення журналу | |
| _____ посада | _____ прізвище, ініціали |

ДОДАТОК Г
(обов'язковий)

ФОРМА АКТА НЕВІДПОВІДНОСТЕЙ КТЗ

| | |
|--|-------------|
| Випробувальна лабораторія _____ <i>реєстраційний номер ВЛ</i> _____ <i>адреса і реквізити ВЛ</i> | Ф 10-0306-Г |
|--|-------------|

АКТ НЕВІДПОВІДНОСТЕЙ

до протоколу перевірки № ____ - ____ : ____ від ____ . ____ 20 ____

Під час перевірки транспортного засобу _____,
 марка, реєстраційний номер
 що належить _____,
 виявлено такі невідповідності поточного стану конструкції та/або технічного стану:

1. _____
2. _____
3. _____

які повинні бути усунені Замовником, а КТЗ поданий для повторної перевірки протягом 14 календарних днів з дати першої перевірки

Акт складено:

| | | |
|--------|--------|--------------------|
| _____ | _____ | _____ |
| посада | підпис | ініціали, прізвище |
| _____ | _____ | _____ |
| посада | підпис | ініціали, прізвище |
| _____ | _____ | _____ |
| посада | підпис | ініціали, прізвище |

З актом ознайомлений представник Замовника _____,
 посада, ініціали, прізвище

" ____ " _____ 20 ____ р. _____
 підпис

ДОДАТОК Д
(обов'язковий)ФОРМА ЖУРНАЛУ ВИДАЧІ З ЄДИНОГО ВІКНА ЄКМТ-СЕРТИФІКАТІВ І МСТО
ЗАМОВНИКАМ, ПРЕДСТАВНИКАМ СВЛ АБО КУР'ЄРСЬКОЇ СЛУЖБИ ДОСТАВКИ

Ф 10-0306-Д

| Номер ЄКМТ-сертифіката або МСТО | Назва / П.І.Б. Замовника (підприємства, ФОП, фізичної особи), СВЛ або кур'єрської служби доставки | Дата видачі сертифіката | Сертифікат отримав (П.І.Б.) |
|---------------------------------|---|-------------------------|-----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| | | | |
| | | | |

ДОДАТОК Е
(довідковий)

БІБЛІОГРАФІЯ

- 1 Організація Об'єднаних Націй (ООН). (1997). Угода про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів та про взаємне визнання таких оглядів (Віденська угода 1997 року з доданими до Угоди Приписами ООН). Приєднання України затверджене Указом Президента України № 159/2006 від 28 лютого 2006 року. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_e51 та <https://unece.org/rules>
- 2 Організація Об'єднаних Націй (ООН). (1958). Угода про прийняття гармонізованих технічних регламентів для колісних транспортних засобів, обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання затверджень, виданих на основі цих регламентів (Женевська угода 1958 року). Приєднання України до Угоди затверджене Законом України № 1448-III від 10 лютого 2000 року. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1448-14#Text>
- 3 Кабінет Міністрів України. (1996). Постанова № 344 від 19 березня 1996 року «Про вступ Уряду України до Європейської конференції міністрів транспорту». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/344-96-%D0%BF>
- 4 Кабінет Міністрів України. (2012). «Порядок проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу», затверджений постановою від 30 січня 2012 року № 137 (із змінами, внесеними постановою від 19 травня 2023 року № 514). Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text>
- 5 Кабінет Міністрів України. (2015). Постанова від 30 червня 2015 року № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад та територій України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/460-2015-%D0%BF>
- 6 Наказ Міністерства транспорту України від 10.01.99 № 7 «Про здійснення заходів щодо організації перевірки відповідності конструкції і технічного стану дорожніх транспортних засобів вимогам Резолюцій Європейської Конференції Міністрів транспорту»
- 7 Порядок проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів транспорту, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2004 року № 757 (із змінами, внесеними наказом Мінінфраструктури від 5 вересня 2024 року № 964), зареєстровано в Міністерстві юстиції України 31 серпня 2004 року за № 1076/9675. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1076-04#Text>
- 8 Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 09.01.2009 № 8 «Про заходи щодо забезпечення виконання Угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів і про взаємне визнання таких оглядів»
- 9 Міністерство інфраструктури України. (2012). «Вимоги до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методи такої перевірки», затверджені наказом від 26 листопада 2012 року № 710 (із змінами, внесеними наказом від 30 квітня 2024 року № 396), зареєстровано в Міністерстві юстиції України 25 грудня 2012 року за № 2169/22481. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z2169-12>
- 10 Лист-повідомлення Мінінфраструктури України від 13.01.2023 № 299/13/14-23, нотифіковано МТФ 13.02.2023 Режим доступу: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/ua_13_february_2023.pdf
- 11 Директива Ради 77/143/ЄЕС від 29.12.1976 про наближення законодавства держав-членів щодо перевірки придатності до експлуатації автомобілів та їхніх причепів
- 12 Директива Ради 91/542/ЄЕС від 01.10.1991 про внесення змін до Директиви 88/77/ЄЕС щодо наближення законодавства держав-членів стосовно заходів, які мають бути вжиті проти викидів газоподібних забруднюючих речовин від дизелів для використання в транспортних засобах
- 13 Директива Ради 96/96/ЄС від 20.12.1996 про наближення законодавства держав-членів щодо перевірок моторних транспортних засобів та їхніх причепів на придатність до експлуатації

14 Директива 2009/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 06.05.2009 про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їхніх причепів на придатність до експлуатування

15 Директива 2014/45/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 03.04.2014 про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС

16 «Повідомлення про пропозиції щодо розвитку системи багатосторонньої квоти» (Report on Proposals with Respect to the Development of the Multilateral Quota System), Резолюція СЕМТ/СМ/(93)12/FINAL/REV1, ЄКМТ, 1993

17 «Про впровадження особливо зеленого і безпечного вантажного КТЗ в контексті системи багатосторонньої квоти» (On the introduction of the greener and safe lorry in the context of the multilateral quota system), Резолюція СЕМТ/СМ(95)4/FINAL, ЄКМТ, 1995

18 «Настанова для державних посадовців і перевізників щодо використання багатосторонньої квоти ЄКМТ» (Guide for Government Officials and Carriers on the Use of the ECMT Multilateral Quota), Резолюція СЕМТ/СМ(2001)9/FINAL, ЄКМТ, 2001

19 «Настанова для державних посадовців і перевізників щодо використання багатосторонньої квоти ЄКМТ» (Guide for Government Officials and Carriers on the Use of the ECMT Multilateral Quota), Резолюція СЕМТ/СМ(2005)9/FINAL, ЄКМТ, 2005

20 «Багатостороння квота ЄКМТ. Настанова користувача» (ECMT Multilateral Quota User Guide), МТФ/МСАТ (ITF/IRU), 2014

21 «Багатостороння квота ЄКМТ. Настанова користувача» (ECMT Multilateral Quota User Guide), МТФ/МСАТ (ITF/IRU), 2022. Режим доступу: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/guide_2022_rus_final.pdf

22 «Status of the 1997 Agreement and of the Rules annexed to it. Revision 19», документ ЄЕК ООН від 12.11.2024 № ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.19. Режим доступу: <https://unece.org/sites/default/files/2024-11/ECE-TRANS-WP.29-2024-1074-Rev.19E.pdf>

23 «Status of the Agreement, of the annexed UN Regulations and of amendments thereto. Revision 32», документ ЄЕК ООН від 29.02.2024 № ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.32/Add.1. Режим доступу: <https://unece.org/sites/default/files/2024-03/ECE-TRANS-WP.29-343-Rev.32-Add.1e..pdf>

24 Resolution R.E.6 on the administrative and technical provisions required for carrying out the technical inspections according to the technical prescriptions specified in Rules annexed to the 1997 Agreement. Revision 1 (Резолюція ЗР.6 щодо адміністративних і технічних положень, необхідних для проведення технічних оглядів відповідно до технічних вимог, визначених у Приписах ООН, доданих до Віденської угоди 1997 року. Перегляд 1), документ ЄЕК ООН від 31.03.2021 № ECE/TRANS/WP.29/1132/Rev.1. Режим доступу: <https://unece.org/sites/default/files/2023-10/ECE-TRANS-WP29-1132-Rev.1E%20%282%29.pdf>.

