



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств**

**Резолюция СР.6, касающаяся административных  
и технических положений, необходимых для проведения  
технических осмотров в соответствии с техническими  
требованиями, указанными в Предписаниях,  
прилагаемых к Соглашению 1997 года\***

**Пересмотр 1**

Настоящий пересмотренный сводный вариант Резолюции, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года (СР.6), заменяет документ ЕСЕ/TRANS/WP.29/1132 и содержит поправки, принятые Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его 181-й сессии (ЕСЕ/TRANS/WP.29/2019/120 и WP.29-182-13).

---

\* Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, совершено в Вене 13 ноября 1997 года.



**Резолюция СР.6, касающаяся административных  
и технических положений, необходимых для проведения  
технических осмотров в соответствии с техническими  
требованиями, указанными в Предписаниях,  
прилагаемых к Соглашению 1997 года**

## Содержание

	<i>Стр.</i>
Преамбула.....	3
I. Изложение технических соображений и обоснования .....	3
II. Резолюция СР.6, касающаяся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года .....	4
1. Область применения.....	4
2. Общие положения.....	4
3. Минимальные требования в отношении станций технического осмотра и испытательного оборудования .....	4
4. Минимальные требования, касающиеся компетентности, профессиональной подготовки и сертификации инспекторов .....	6
5. Контрольные органы .....	8
6. Руководящие принципы для проведения начальных придорожных технических осмотров .....	10

## Преамбула

Административный комитет Соглашения 1997 года (АС.4),

*желая* установить единообразные условия периодических технических осмотров колесных транспортных средств, которые обеспечивают высокий уровень безопасности и защиты окружающей среды,

*принимая во внимание*, что Соглашение 1997 года, принятое 13 ноября 1997 года, предусматривает принятие единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и условий взаимного признания Договаривающимися сторонами международных сертификатов технического осмотра, выдаваемых на основе этих осмотров,

*принимая во внимание*, что оценка соответствия техническим положениям Предписаний, прилагаемых к Соглашению 1997 года, требует использования административных и технических мер,

*принимая во внимание*, что осмотр может проводиться на любых из территорий Договаривающихся сторон и в различных технических центрах, расположенных в пределах этих территорий,

*принимая во внимание*, что для облегчения применения Соглашения АС.4 решил, что административные и технические положения, необходимые для проведения технических осмотров, должны быть четко определены с точки зрения их основных характеристик и применения в Резолюции,

*принимая во внимание*, что настоящая Резолюция не имеет нормативного статуса в Договаривающихся сторонах,

*рекомендует* Договаривающимся сторонам ссылаться на эту Резолюцию при определении пригодности своего режима технических осмотров для оценки выполнения Предписаний в рамках Соглашения 1997 года.

## I. Изложение технических соображений и обоснования

1. Согласование Договаривающимися сторонами технических предписаний, касающихся пригодности колесных транспортных средств к эксплуатации, является объявленной целью Соглашения 1997 года. Одним из важнейших элементов этой цели является обеспечение уверенности в том, что оценка соответствия надежна и не подвержена изменениям в зависимости от используемых в процессе ее проведения административных и технических мер.

2. В ходе своей семьдесят седьмой сессии Комитет по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/248, пункт 61) с удовлетворением отметил обсуждения, посвященные важности периодических технических осмотров и Соглашения 1997 года в целях обеспечения безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды, и просил Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) рассмотреть вопрос о введении — с учетом последних достижений — согласованных правил в отношении испытательного оборудования, квалификации, профессиональной подготовки и сертификации инспекторов, а также контроля.

3. На своей 165-й сессии WP.29 решил учредить неофициальную рабочую группу по периодическим техническим осмотрам (НРГ по ПТО) для надлежащей подготовки предложений по доработке положений Венского соглашения 1997 года и приведению его в соответствие с национальным законодательством Договаривающихся сторон.

4. В ходе 168-й сессии WP.29 сопредседатели НРГ по ПТО в неофициальном документе WP.29-168-05 представили предложения по доработке Соглашения 1997 года. WP.29 поддержал подход, который был предложен НРГ по ПТО и в соответствии с которым общие обязательства и обязанности Договаривающихся сторон, необходимые для организации ПТО, будут включены в текст Венского соглашения 1997 года, а подробные рекомендации по обеспечению объективности и высокого качества технических осмотров, проводимых в соответствии с

рекомендованными методами, указанными в Предписаниях, будут определены в Резолюции.

5. WP.29 подтвердил этот подход на своей 169-й сессии и принял Резолюцию на 171-й сессии.

6. Настоящая Резолюция сформулирована в целях определения административных и технических положений для режима ПТО и их подготовки к использованию в контексте регулирования.

7. Структура настоящей Резолюции рассчитана на то, чтобы в нее можно было внести отдельные добавления для любых административных и технических мер, если это отвечает требованиям Соглашения. В нее могут быть включены дополнительные элементы в зависимости от характера конкретных положений.

8. Дополнения или поправки к отдельным добавлениям подлежат утверждению АС.4 исходя из потребностей Соглашения.

## **II. Резолюция СР.6, касающаяся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года**

### **1. Область применения**

1.1 Настоящая Резолюция устанавливает минимальные требования в отношении режима периодических технических осмотров (ПТО) транспортных средств, используемых на дорогах общего пользования. В настоящей Резолюции подробно изложены конкретные административные и технические положения о ПТО.

### **2. Общие положения**

2.1 В настоящей Резолюции содержатся подробные данные, которые связаны с административными и техническими положениями, необходимыми для установления режима ПТО, подходящего для целей определения соответствия пригодности к эксплуатации колесных транспортных средств в рамках Предписаний. Эти данные касаются станций технического осмотра и испытательного оборудования, компетентности, профессиональной подготовки и сертификации инспекторов, а также положений и процедур для контрольных органов.

2.2 Технические предписания для каждого административного и технического положения вынесены в настоящей Резолюции в отдельные пункты.

2.3 Нормативные предписания, касающиеся использования этих положений, содержатся в Соглашении или отдельном Предписании, к которому относится соответствующее положение.

### **3. Минимальные требования в отношении станций технического осмотра и испытательного оборудования**

3.1 Испытательные средства и оборудование

3.1.1 Технические осмотры, проводимые в соответствии с рекомендованными методами, указанными в Предписаниях, выполняются с использованием

надлежащих средств и оборудования. В соответствующих случаях это может включать использование передвижных испытательных установок. Необходимое испытательное оборудование будет зависеть от конструкции и категорий испытуемых транспортных средств. Средства и оборудование должны отвечать следующим минимальным требованиям:

- 3.1.2 испытательная станция с достаточным пространством для оценки транспортных средств, удовлетворяющая необходимым требованиям в области гигиены и безопасности;
- 3.1.3 испытательная полоса достаточного размера для каждого испытания, смотровая яма или подъемник, а также — для транспортных средств, максимальная масса которых превышает 3,5 тонны, — приспособление для подъема транспортного средства на одной из осей, оснащенные соответствующими устройствами освещения и, в случае необходимости, вентиляции;
- 3.1.4 для целей проверки любого транспортного средства — роликовый стенд для испытания тормозов, предназначенный для измерения, визуализации и регистрации тормозных усилий и давления воздуха в пневматических тормозных системах в соответствии с приложением А к стандарту ISO 21069-1, касающимся технических требований к роликовым стендам для испытания тормозов, или эквивалентными стандартами;
- 3.1.5 для испытания транспортных средств, максимальная масса которых не превышает 3,5 тонны, — роликовый стенд для испытания тормозов в соответствии с пунктом 3.1.4, который может не предусматривать возможность регистрации и визуализации тормозных усилий, силы воздействия на педаль тормоза и давления воздуха в пневматических тормозных системах,
- или
- платформенный стенд для испытания тормозов, эквивалентный роликовому стенду для испытания тормозов в соответствии с пунктом 3.1.4, который может не предусматривать возможность регистрации тормозных усилий и силы воздействия на педаль тормоза, а также визуализации давления воздуха в пневматических тормозных системах;
- 3.1.6 прибор для регистрации замедления; приборы для периодического измерения должны регистрировать/вносить в память результаты измерений с частотой не менее 10 раз в секунду;
- 3.1.7 такие средства для испытания пневматических тормозных систем, как манометры, соединители и шланги;
- 3.1.8 устройство измерения нагрузки на колесо/ось для определения нагрузки на ось (факультативно: средства для измерения нагрузки на два колеса<sup>1</sup>, в частности весы для определения нагрузки на колеса и весы для определения нагрузки на ось);
- 3.1.9 устройство для испытания подвески колесной оси (обнаружения люфта колеса) без подъема оси, отвечающее следующим требованиям:
- a) устройство должно быть оборудовано по крайней мере двумя приводными платформами, которые могут перемещаться продольно и поперечно в противоположных направлениях;
  - b) движение платформ должно контролироваться оператором с рабочего места;

<sup>1</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, пункт 2 — <http://www.unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions>.

- c) для транспортных средств, максимальная масса которых превышает 3,5 тонны, платформы должны отвечать следующим техническим требованиям:
        - i) перемещение в продольном и поперечном направлениях на расстояние не менее 95 мм, и
        - ii) перемещение в продольном и поперечном направлениях со скоростью 5–15 см/с;
  - 3.1.10 шумомер класса II в случае измерения уровня звука;
  - 3.1.11 газоанализатор для контроля четырех газов;
  - 3.1.12 устройство для измерения коэффициента поглощения с достаточной точностью;
  - 3.1.13 одно устройство регулировки фар, позволяющее проверять настройки фары в соответствии с положениями, касающимися настройки фар автотранспортных средств; светотеневая граница должна быть легко различимой в дневное время суток (без прямого солнечного света);
  - 3.1.14 устройство для измерения глубины рисунка протектора шин;
  - 3.1.15 устройство для подключения к электронному интерфейсу транспортного средства, например сканирующее устройство системы БД;
  - 3.1.16 устройство для обнаружения утечки СНГ/КПГ/СПГ в случае испытания соответствующих транспортных средств.
- Любые из вышеуказанных устройств могут быть объединены в один совмещенный прибор при условии, что это не влияет на точность каждого из устройств.
- 3.2 Калибровка измерительного оборудования
 

Если соответствующим законодательством Договаривающейся стороны не предусмотрено иное, то промежуток времени между двумя последовательными калибровками не должен превышать:

    - a) 24 месяца для измерения веса, давления и уровня звука;
    - b) 24 месяца для измерения сил;
    - c) 12 месяцев для измерения газообразных выбросов.

## **4. Минимальные требования, касающиеся компетентности, профессиональной подготовки и сертификации инспекторов**

- 4.1 Компетентность
 

Прежде чем выдать разрешение кандидату на должность инспектора, проводящего периодические технические осмотры, Договаривающимся сторонам или компетентным органам необходимо убедиться в том, что данное лицо:

  - a) обладает достоверными знаниями в следующих областях, связанных с дорожными транспортными средствами:
    - i) механика;
    - ii) динамика;
    - iii) динамика транспортных средств;
    - iv) двигатели внутреннего сгорания;
    - v) материалы и обработка материалов;

- vi) электроника;
  - vii) электротехника;
  - viii) электронные элементы транспортного средства;
  - ix) электронные приложения;
- b) обладает документально подтвержденным профессиональным опытом (не менее трех лет) или эквивалентным опытом, например в рамках программы наставничества или исследований (с документальным подтверждением), и прошло соответствующую профессиональную подготовку в области дорожных транспортных средств, как определено выше.

## 4.2

## Первоначальная подготовка и переподготовка

Договаривающиеся стороны или компетентные органы должны обеспечить, чтобы инспекторы прошли надлежащую первоначальную подготовку и переподготовку или сдали соответствующие экзамены, в том числе по теоретическим и практическим вопросам, для получения разрешения на проведение технических осмотров.

Программа первоначальной подготовки и переподготовки или соответствующих экзаменов должна включать как минимум нижеследующие темы.

## a) Первоначальная подготовка или соответствующие экзамены

Первоначальная подготовка, обеспечиваемая Договаривающейся стороной или уполномоченным учебным центром Договаривающейся стороны, должна охватывать по крайней мере следующие темы:

- i) технологии транспортных средств:
  - a. тормозные системы;
  - b. системы рулевого управления;
  - c. поля обзора;
  - d. осветительное оборудование, осветительные приборы и электронные элементы;
  - e. оси, колеса и шины;
  - f. шасси и кузов;
  - g. вредное воздействие и выбросы;
  - h. дополнительные требования для специальных транспортных средств;
- ii) методы испытания;
- iii) оценка дефектов;
- iv) юридические требования в отношении состояния транспортного средства для целей официального утверждения;
- v) юридические требования, касающиеся испытаний на пригодность к эксплуатации;
- vi) административные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств, их регистрации и испытаний на пригодность к эксплуатации;
- vii) электронные приложения для проведения испытаний и административного обслуживания.

## b) Переподготовка или соответствующие экзамены

Договаривающиеся стороны должны обеспечить, чтобы инспекторы регулярно проходили переподготовку или сдавали экзамены, проводимые или назначаемые Договаривающейся стороной или уполномоченным учебным центром Договаривающейся стороны.

Договаривающиеся стороны должны обеспечить, чтобы содержание курсов переподготовки или соответствующих экзаменов позволяло инспекторам поддерживать и обновлять необходимые знания и навыки по темам, перечисленным в подпунктах i)–vii) пункте а) выше.

## 4.3 Квалификационное свидетельство

Компетентные органы или соответственно утвержденные учебные центры выдают инспекторам, удовлетворяющим минимальным требованиям в отношении компетентности и профессиональной подготовки, свидетельства или эквивалентные документы.

Свидетельство или эквивалентный документ, выдаваемый инспекторам, уполномоченным проводить технические осмотры, должен включать по крайней мере следующую информацию:

- a) личные данные инспектора (имя, фамилия);
- b) категории транспортных средств, для которых инспектор уполномочен проводить технические осмотры;
- c) наименование органа, выдавшего документ;
- d) дата выдачи.

## 5. Контрольные органы

Испытательные центры, непосредственно находящиеся в ведении компетентного органа, освобождаются от требований в отношении получения разрешения и контроля в тех случаях, когда контрольный орган входит в состав компетентного органа.

Положения и процедуры для контрольных органов, созданных Договаривающимися сторонами, должны охватывать нижеследующие минимальные требования.

## 5.1 Задачи и деятельность контрольных органов

Контрольные органы должны выполнять по крайней мере следующие задачи:

- a) контроль за испытательными центрами:
  - i) проверка соблюдения минимальных требований в отношении помещений и испытательного оборудования;
  - ii) проверка обязательных требований уполномоченного органа;
- b) проверка подготовки и экзаменов инспекторов:
  - i) проверка первоначальной подготовки инспекторов;
  - ii) проверка периодической переподготовки инспекторов;
  - iii) периодическая переподготовка экспертов контрольного органа;
  - iv) проведение или контроль за проведением экзаменов;



- c) контрольная проверка:
  - i) предварительная проверка испытательных центров до их допуска к работе;
  - ii) периодическая повторная проверка испытательных центров;
  - iii) специальная проверка в случае нарушений;
  - iv) проверка учебных/экзаменационных центров;
- d) мониторинг с использованием таких мер, как:
  - i) электронная проверка статистически достоверной доли испытываемых транспортных средств;
  - ii) проверки с использованием «мнимых клиентов» (использование дефектных транспортных средств факультативно);
  - iii) анализ результатов технических осмотров (статистические методы);
  - iv) испытания в порядке апелляции;
  - v) расследование жалоб;
- e) проверка результатов измерений, выполненных в ходе технических осмотров;
- f) подготовка предложений об отзыве или приостановлении действия разрешений испытательных центров и/или инспекторов:
  - i) в случае невыполнения соответствующим центром или инспектором одного из существенных требований, являющихся условием получения разрешения;
  - ii) в случае выявления серьезных нарушений;
  - iii) в случае постоянных неудовлетворительных результатов проверок;
  - iv) в случае утраты соответствующим центром или инспектором хорошей репутации.

## 5.2 Требования, касающиеся контрольного органа

Требования к сотрудникам контрольного органа должны охватывать следующие аспекты:

- a) уровень технической подготовки;
- b) объективность;
- c) стандарты квалификации и профессиональной подготовки.

## 5.3 Содержание правил и процедур

Каждая Договаривающаяся сторона или ее компетентный орган устанавливает соответствующие правила и процедуры, которые должны охватывать по крайней мере нижеследующие вопросы.

- a) Требования, касающиеся выдачи разрешений испытательным центрам и контроля за их работой:
  - i) подача заявки на допуск к работе в качестве испытательного центра;
  - ii) обязанности испытательных центров;
  - iii) одно или несколько посещений, предшествующих выдаче разрешения, с целью проверки соблюдения всех применимых требований;

- iv) выдача разрешений испытательным центрам;
  - v) периодические повторные тестирования/контрольные проверки испытательных центров;
  - vi) периодические проверки испытательных центров для контроля соблюдения ими применимых правил и процедур;
  - vii) мотивированные специальные проверки или контроль испытательных центров без предварительного уведомления;
  - viii) анализ данных испытаний для выявления доказательств несоблюдения применимых правил и процедур;
  - ix) отзыв или приостановление действия разрешений, выданных испытательным центрам.
- b) Инспекторы испытательных центров:
- i) требования для получения статуса сертифицированного инспектора;
  - ii) первоначальная подготовка, переподготовка и экзамены;
  - iii) отзыв или приостановление действия свидетельств инспекторов.
- c) Оборудование и помещения:
- i) требования к испытательному оборудованию;
  - ii) требования к испытательной станции;
  - iii) требования в отношении обозначений;
  - iv) требования к техническому обслуживанию и калибровке испытательного оборудования;
  - v) требования к компьютерным системам.
- d) Контрольные органы:
- i) полномочия контрольных органов;
  - ii) требования к сотрудникам контрольных органов.

## **6. Руководящие принципы для проведения начальных придорожных технических осмотров**

- 6.1. Общий подход
- 6.1.1. Придорожные технические осмотры — это один из видов контроля за состоянием транспортных средств, который служит важным вкладом в обеспечение соответствия транспортных средств применимым требованиям в процессе эксплуатации и является главным условием поддержания постоянно высокого уровня их дорожной пригодности на протяжении всего срока службы.
- 6.1.2. Для сокращения административного бремени и расходов и повышения эффективности осмотров компетентные национальные органы должны иметь возможность выбирать прежде всего транспортные средства, эксплуатируемые предприятиями, не соблюдающими стандарты безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды, тогда как регулярно обслуживаемые транспортные средства ответственных и заботящихся о безопасности операторов в качестве поощрения должны подвергаться осмотрам реже. Выбор транспортных средств для придорожных осмотров на основе профиля риска их операторов может стать полезным инструментом более тщательной и частой проверки предприятий с высоким уровнем риска.

- 6.1.3 Система оценки риска должна служить основой для целенаправленного отбора транспортных средств, эксплуатируемых предприятиями с плохим послужным списком в плане соблюдения требований по техническому обслуживанию и поддержанию эксплуатационной пригодности транспортных средств. В ней должны учитываться результаты как периодических испытаний на эксплуатационную пригодность, так и придорожных технических осмотров.
- 6.1.4 При определении рейтинга риска для соответствующего предприятия в системе оценки риска должны учитываться следующие параметры:
- a) количество дефектов;
  - b) серьезность дефектов;
  - c) количество придорожных технических осмотров или периодических и добровольных испытаний на эксплуатационную пригодность;
  - d) временной фактор.
- 6.1.5 Договаривающимся сторонам следует принимать надлежащие технические и административные меры для обеспечения функционирования систем оценки рисков.
- 6.1.6 Для присвоения предприятию того или иного профиля риска Договаривающиеся стороны могут применять критерии, указанные в разделе 6.6 руководящих принципов. Эта информация используется для более тщательных и частых проверок предприятий с высоким уровнем риска. Системой оценки рисков управляют компетентные органы Договаривающихся сторон.
- 6.1.7 Договаривающиеся стороны могут разрешить проведение дополнительных добровольных испытаний на эксплуатационную пригодность. Для улучшения профиля риска предприятия во внимание может быть принята информация о соблюдении требований в отношении эксплуатационной пригодности, полученная в результате добровольных испытаний.
- 6.1.8 Использование мобильных инспекционных комплексов сокращает задержки и затраты для операторов, поскольку более тщательные осмотры могут проводиться непосредственно в дорожных условиях. Для проведения более обстоятельных проверок могут также использоваться подходящие ближайшие испытательные центры и специальные придорожные станции осмотра.
- 6.1.9 Сотрудники, проводящие придорожный технический осмотр, должны иметь соответствующую подготовку или квалификации, в том числе в отношении проведения эффективных визуальных осмотров. Инспекторы, проводящие более обстоятельные придорожные технические осмотры, должны обладать по меньшей мере теми же навыками и отвечать тем же требованиям, что и инспекторы, проводящие испытания на эксплуатационную пригодность в соответствии с Венским соглашением 1997 года. Договаривающимся сторонам следует требовать от инспекторов, проводящих осмотры на специальных придорожных станциях или мобильных инспекционных комплексах, соблюдения этих же или эквивалентных требований, утвержденных компетентным органом.
- 6.1.10 Во внимание необходимо принимать также то обстоятельство, что придорожный технический осмотр должен проводиться как для иностранных, так и для зарегистрированных в стране транспортных средств. Это обуславливает некоторые различия, в частности в плане наличия данных, используемых при выборе транспортных средств для осмотра.

- 6.1.11 Это означает, что инспектор должен определить масштабы осмотра с учетом своих знаний, опыта и применимых правовых рамок.
- 6.1.12 В настоящей рекомендации предлагается подход к выбору транспортного средства и его первоначальному осмотру с учетом того, что окончательный охват осмотра определяется инспектором исходя из фактического состояния транспортного средства.
- 6.1.13 Начальный придорожный технический осмотр может проводиться в сочетании с другими проверками, например проверкой тахографа или инспекциями на основании Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) и Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов (СПС).
- 6.1.14 Для целей настоящих руководящих принципов:
- a) «оператор» означает физическое или юридическое лицо, осуществляющее эксплуатацию транспортного средства в качестве его собственника либо уполномоченное собственником осуществлять эксплуатацию транспортного средства;
  - b) «мобильный инспекционный комплекс» означает транспортируемую систему испытательного оборудования, необходимого для проведения более обстоятельных придорожных технических осмотров инспекторами, обладающими для этого соответствующей компетенцией;
  - c) «специальная придорожная станция осмотра» означает конкретный участок для проведения начальных и/или более обстоятельных придорожных технических осмотров, на котором также может быть стационарно установлено испытательное оборудование.
- 6.2 Этапы процесса
- 6.2.1 Процесс начального придорожного технического осмотра включает следующие этапы:
- a) выбор (раздел 6.3);
  - b) начальный осмотр (раздел 6.4);
  - c) результат и последствия (раздел 6.5).
- 6.2.2 Выбор — это процесс идентификации в условиях движения подлежащих начальному осмотру транспортных средств на основании визуальных признаков или иных имеющихся данных, свидетельствующих о том, что транспортное средство может иметь дефекты, сказывающиеся на его эксплуатационной пригодности. По возможности следует также принимать во внимание данные о рейтинге рисков. Выбор может производиться с учетом общего состояния транспортного средства, собранной оперативной информации и скрытых измерений выбросов в пути с помощью устройств дистанционного зондирования. Для выявления перегрузок, чрезмерно высокого уровня выбросов, утечек топлива, перегрева тормозов или других потенциальных дефектов движущихся транспортных средств могут использоваться методы дистанционного зондирования в сочетании с устройствами автоматического распознавания регистрационных знаков или без них. Наличие процедур выбора не препятствует придорожным осмотрам транспортных средств на основе случайной выборки.
- 6.2.3 Хотя начальный осмотр должен основываться главным образом на визуальной информации, инспектор имеет возможность провести более обстоятельную проверку, если он/она сочтет это целесообразным.

- 6.2.4 По результатам начального осмотра может быть составлен акт о выявленных дефектах, определения которых приводятся в Предписаниях ООН, прилагаемых к Венскому соглашению 1997 года:
- a) без дефектов;
  - b) незначительные дефекты;
  - c) серьезные дефекты;
  - d) опасные дефекты;
  - e) либо любое сочетание вышеперечисленных дефектов.
- 6.2.5 Независимо от выявленных дефектов инспектор может принять решение о необходимости проведения более обстоятельного осмотра. В таких случаях он/она может также дать рекомендации в отношении охвата такого более обстоятельного осмотра.
- 6.3 Выбор
- 6.3.1 При выявлении транспортных средств, которые будут подлежать начальному придорожному техническому осмотру, инспекторы могут в приоритетном порядке выбирать транспортные средства предприятий с высоким уровнем риска, который указан в соответствующей системе оценки рисков. Транспортные средства могут также отбираться для осмотра на выборочной основе или при наличии подозрений в том, что транспортное средство представляет угрозу безопасности дорожного движения или окружающей среде.
- 6.3.2 Процесс выбора в значительной степени зависит от наличия конкретных данных по транспортным средствам, ресурсов и возможности остановки транспортных средств в условиях движения.
- 6.3.3 Ниже приводится исчерпывающий перечень критериев, которые могут использоваться для отбора транспортных средств:
- a) уровень риска, присвоенный транспортному средству;
  - b) уровень риска, присвоенный оператору;
  - c) общее состояние транспортного средства (коррозия, небезопасные элементы и т. д.);
  - d) любое смещение, т. е. оси не следуют одной и той же линии или транспортное средство наклонено в одну сторону. При оценке наклона транспортного средства инспектор может принимать во внимание тот факт, что некоторые автобусы оборудованы системой опускания пола;
  - e) непосредственное измерение реальных выбросов взвешенных частиц в условиях движения с помощью устройств дистанционного зондирования;
  - f) неработающие огни/системы;
  - g) избыточное видимое дымовыделение;
  - h) необычный шум или вибрация;
  - i) аномальная скорость;
  - j) общее поведение водителя;
  - k) общее поведение транспортного средства;
  - l) свидетельства утечки жидкости;
  - m) надежность фиксации груза.

- 6.3.4 Для выявления перегрузок, чрезмерно высокого уровня выбросов, утечек топлива, перегрева тормозов или других потенциальных дефектов движущихся транспортных средств могут использоваться методы дистанционного зондирования в сочетании с устройствами автоматического распознавания регистрационных знаков или без них. В связи с этим выбор следует производить в местах движения груженых транспортных средств, дымность выхлопов которых может подвергаться визуальному контролю, а выбросы взвешенных частиц могут быть проверены с помощью устройств дистанционного зондирования.
- 6.4 Начальный придорожный технический осмотр
- 6.4.1 Проверка документов
- 6.4.1.1 При начальном осмотре в первую очередь проводится проверка документов транспортного средства.
- 6.4.1.2 Документы, которые необходимо запросить у водителя, если они не доступны в электронном виде:
- a) свидетельство о регистрации транспортного средства в случае международной перевозки;
  - b) отчет о последнем периодическом осмотре (в соответствующих случаях);
  - c) отчет о последнем придорожном осмотре (в соответствующих случаях).
- 6.4.1.3 Это не исключает проверки других соответствующих документов.
- 6.4.1.4 Предыдущий отчет об осмотре может быть использован для определения объектов проверки в соответствии с разделом 6.4.3.
- 6.4.1.5 Если из свидетельства об эксплуатационной пригодности или отчета о придорожном осмотре следует, что в течение предыдущих трех месяцев в отношении одной из позиций, указанных в Предписаниях ООН, была проведена проверка, то инспектор не должен проверять эту позицию, за исключением случаев, когда такая проверка оправдана в связи с наличием очевидного дефекта. Для определения того, что следует считать очевидным дефектом, можно использовать критерии отбора для начального осмотра, определенные в разделе 6.3.2 настоящей рекомендации.
- 6.4.2 Визуальная оценка технического состояния транспортного средства
- 6.4.2.1 После проверки документов, описанной в разделе 6.4.1, инспектор выполняет визуальную оценку общего технического состояния транспортного средства, которая проводится главным образом снаружи транспортного средства. Решение об осмотре транспортного средства изнутри принимается инспектором в соответствии с его/ее критериями и с учетом национальных правил дорожного контроля.
- 6.4.2.2 Этот визуальный осмотр должен проводиться эффективно с учетом того, что основная цель начального осмотра заключается в оценке общего состояния транспортного средства и принятии решения о том, следует ли проводить более обстоятельный технический осмотр в соответствии с Предписаниями.
- 6.4.2.3 Инспектор проводит проверки в соответствии с Предписаниями ООН. Кроме того, по возможности он/она проверяет, были ли устранены дефекты, указанные в предыдущих отчетах об осмотре (отчет о придорожном осмотре и свидетельство об эксплуатационной пригодности).

- 6.4.2.4 Во время этого визуального осмотра рекомендуется, чтобы инспектор осмотрел транспортное средство со всех сторон для выявления дефектов, которые могут представлять угрозу безопасности дорожного движения и окружающей среде, и проверил, в частности, следующее:
- a) идентификационный номер транспортного средства;
  - b) общее состояние транспортного средства (кузов, шасси и т. д.);
  - c) состояние шин и колес;
  - d) состояние тормозных дисков/барабанов, когда они видны;
  - e) зеркала заднего вида или устройства обзора;
  - f) звуковой сигнал;
  - g) стекла и обзор спереди;
  - h) контрольные сигналы на приборной панели;
  - i) огни и маркировка;
  - j) стеклоочистители;
  - k) элементы боковой защиты;
  - l) задняя противоподкатная защита;
  - m) брызгозащитные устройства;
  - n) крепление запасного колеса;
  - o) буксирное устройство, если установлено;
  - p) воздухопроводы/электрические соединения между тягачом и прицепом;
  - q) утечка жидкости, за исключением конденсата из системы кондиционирования воздуха;
  - r) необычный шум или утечка воздуха;
  - s) визуальная оценка дымности выхлопа или скрытое измерение выбросов в пути;
  - t) топливный бак и крышка заливной горловины;
  - u) общее состояние салона транспортного средства — только для транспортных средств категорий M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub> и с учетом соображений, касающихся осмотра транспортного средства изнутри, приведенных в пункте 1 настоящего раздела.
- 6.4.2.5 При проведении осмотра снаружи транспортное средство и инспектор находятся на уровне поверхности дороги. Осмотр салона транспортного средства производится вблизи места водителя, и инспектор может залезть в салон, как это указано выше.
- 6.4.2.6 Применяются критерии, определенные в Предписаниях ООН.
- 6.4.3 Технический осмотр любым целесообразным способом
- 6.4.3.1 Начальный осмотр проводится главным образом визуально, но инспектор может проверить тот или иной узел любым способом, который он/она сочтет целесообразным. Это может, например, включать доступ к бортовой диагностической информации (БД), если таковая доступна инспектору и имеется на борту транспортного средства, а также использование такого оборудования, как инфракрасные термометры для проверки температуры тормозов, весы для проверки массы транспортного средства, портативные дымомеры для проверки выбросов отработавших газов, устройства доступа к бортовой диагностике (БД) и т. д.

- 6.4.3.2 Испытания проводятся с использованием имеющихся методов и оборудования без использования инструментов для демонтажа или снятия какой-либо части транспортного средства. Проверка может быть также нацелена на выяснение того, соответствуют ли данные части и компоненты транспортного средства требованиям безопасности и экологичности, которые действовали на момент официального утверждения или, если это применимо, во время модернизации.
- 6.4.3.3 Если конструкция транспортного средства не допускает применения методов проверки, установленных в Предписаниях, то проверку проводят в соответствии с рекомендованными методами проверки, принятыми компетентными органами.
- 6.4.3.4 Инспектор может также потребовать безотлагательного устранения любых дефектов.
- 6.4.4 Надежная фиксация груза
- 6.4.4.1 Инспектор может провести визуальную оценку надежности фиксации груза транспортного средства в соответствии с национальными правилами.
- 6.5 Результаты
- 6.5.1 По результатам начального осмотра может быть составлен акт о выявленных дефектах, определения которых приводятся в Предписаниях ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года:
- без дефектов;
  - незначительные дефекты;
  - серьезные дефекты;
  - опасные дефекты;
  - либо любое сочетание вышеперечисленных дефектов.
- 6.5.2 Независимо от выявленных дефектов инспектор может принять решение о необходимости проведения более обстоятельного осмотра. В таких случаях он/она может также дать рекомендации в отношении охвата такого более обстоятельного осмотра.
- 6.5.3 На основании результатов начального осмотра инспектор принимает решение о том, следует ли проводить более обстоятельный осмотр транспортного средства. Более обстоятельный осмотр может быть оправдан, например, в следующих случаях:
- транспортные средства с чрезвычайно высоким уровнем выбросов, выявленные с помощью методов дистанционного зондирования или по высокой дымности отработавших газов;
  - свидетельства возможной неисправности тормоза(ов), полученные визуальным путем либо с использованием приборов контроля температуры;
  - общее состояние транспортного средства или несколько незначительных дефектов, указывающие на вероятность обнаружения других дефектов, затрагивающих эксплуатационную пригодность;
  - серьезные и/или опасные дефекты уже были обнаружены.
- 6.5.4 Например, могут существовать свидетельства того, что транспортное средство перегружено или груз сместился.
- 6.5.5 При трудностях с идентификацией транспортного средства могут быть задействованы процедуры, связанные с противодействием угонам. Это не препятствует выбору транспортного средства для более



обстоятельного осмотра на основании других требований или по иным причинам.

- 6.6 Элементы системы оценки рисков
- 6.6.1 Система оценки риска должна служить основой для целенаправленного отбора транспортных средств, эксплуатируемых предприятиями с плохим послужным списком в плане соблюдения требований по техническому обслуживанию и поддержанию эксплуатационной пригодности транспортных средств. В ней должны учитываться результаты как периодических испытаний на эксплуатационную пригодность, так и придорожных технических осмотров.
- 6.6.2 При определении рейтинга риска для соответствующего предприятия в системе оценки риска должны учитываться следующие параметры:
- количество дефектов;
  - серьезность дефектов;
  - количество придорожных технических осмотров или периодических и добровольных испытаний на эксплуатационную пригодность;
  - временной фактор.
- 6.6.3 Дефекты классифицируются по серьезности с использованием следующих коэффициентов:
- опасный дефект = 40;
  - серьезный дефект = 10;
  - незначительный дефект = 1.
- 6.6.4 Изменение ситуации предприятия (транспортного средства) должно быть отражено путем применения к результатам (дефектам) ранних осмотров более низкого — нежели к результатам (дефектам) последних осмотров — коэффициента следующим образом:
- год 1 = последние 12 месяцев = коэффициент 3;
  - год 2 = месяцы 13–24 = коэффициент 2;
  - год 3 = месяцы 25–36 = коэффициент 1.
- Это относится только к расчету общего рейтинга риска.
- 6.6.5 Рейтинг риска рассчитывается по следующим формулам:
- формула общего рейтинга риска:  

$$RR = [(D Y1 \times 3) + (D Y2 \times 2) + (D Y3 \times 1)] / [\#C Y1 + \#C Y2 + \#C Y3],$$
 где:  
 RR = общий рейтинг риска;  
 D Yi = общее количество дефектов за год 1, 2, 3;  
 $D Y1 = (\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (MiD \times 1)$  за год 1;  
 #... = количество ...;  
 DD = опасные дефекты;  
 MaD = серьезные дефекты;  
 MiD = незначительные дефекты;  
 C = проверки (придорожные технические осмотры или периодические и добровольные испытания на эксплуатационную пригодность) за год 1, 2, 3;

- b) формула годового рейтинга рисков:

$$AR = [(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (MiD \times 1)]/\#C,$$

где:

AR = годовой показатель риска;

#... = количество ...

Годовой показатель риска используется для оценки изменения ситуации предприятия на протяжении нескольких лет.

6.6.6 Классификация предприятий (транспортных средств) на основе общей оценки риска осуществляется таким образом, чтобы обеспечить их последующее распределение по категориям риска:

- a) <30 % соответствует низкому уровню риска;
  - b) 30–80 % соответствует среднему уровню риска;
  - c) >80 % соответствует высокому уровню риска.
-