

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****179-я сессия**

Женева, 12–15 ноября 2019 года

Пункт 7.5 предварительной повестки дня

**Обновление резолюции СР.6 о требованиях,  
касающихся испытательного оборудования,  
квалификации и профессиональной подготовки  
инспекторов и контроля за испытательными центрами****Предложение о поправке к резолюции СР.6, касающейся  
административных и технических положений,  
необходимых для проведения технических осмотров  
в соответствии с техническими требованиями,  
указанными в Предписаниях, прилагаемых  
к Соглашению 1997 года****Представлено неофициальной рабочей группой по периодическим  
техническим осмотрам\***

Настоящий документ был подготовлен неофициальной рабочей группой по периодическим техническим осмотрам. В нем предложена поправка к резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года (доклад ECE/TRANS/WP.29/1139, пункт 120). В его основу положен неофициальный документ WP.29-175-14, распространенный на 178-й сессии Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Он передается WP.29 для рассмотрения и препровождения рабочим группам WP.29 для включения этого документа в их повестки дня и представления замечаний в соответствии с областями их компетенции на сессиях в ноябре 2019 года.

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



## **Предложение о поправке к резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года**

### **1. Введение**

1.1 Проект руководящих принципов для проведения начальных придорожных проверок эксплуатационной пригодности транспортных средств был разработан в соответствии с пунктом F положений о круге ведения неофициальной рабочей группы по периодическим техническим осмотрам (ECE/TRANS/WP.29/1139, приложение VI).

1.2 Эти руководящие принципы следует считать частью резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года (ECE/TRANS/WP.29/1132).

### **2. Предложение**

2.1 Добавить к резолюции СР.6, касающейся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года (ECE/TRANS/WP.29/1132), новый пункт следующего содержания:

#### **«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, выполнения 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 этой 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 или 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. При 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 твердых частиц в условиях движения с помощью устройств дистанционного зондирования;
  - f) неработающие огни/системы;
  - g) избыточное визуальное 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 твердых 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 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 М<sub>2</sub> и М<sub>3</sub> и с учетом соображений, касающихся осмотра салона транспортного средства, 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 войти 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 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:
- a) без дефектов;
  - b) незначительные дефекты;
  - c) серьезные дефекты;
  - d) опасные дефекты;
  - e) 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:
- a) транспортные средства с чрезвычайно высоким уровнем выбросов, выявленные с помощью методов дистанционного зондирования или по высокой дымности отработавших газов;
  - b) свидетельства возможной неисправности тормоза(ов), полученные визуальным путем либо с использованием приборов контроля температуры;
  - c) общее состояние транспортного средства или несколько незначительных дефектов, указывающие на вероятность обнаружения других дефектов, затрагивающих эксплуатационную пригодность;
  - d) 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 более низкого коэффициента к результатам (дефектам) ранних осмотров, чем к результатам (дефектам) последних осмотров 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.
  - 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% низкий уровень риска;
  - b) 30–80% средний уровень риска;
  - c) >80% высокий уровень риска».
-