

© В. С. Устименко, канд. техн. наук, завідувач сектору законодавчого забезпечення виконання міжнародних договорів у сфері транспорту ВЗМД
e-mail: vustymenko@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0003-3657-077X;

© В. Б. Агеєв, канд. техн. наук, начальник науково дослідного центру – технічної служби з випробувань транспортних засобів,
e-mail: vageev@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0002-5701-2518;

© М. Б. Назаренко, канд. техн. наук, заступник начальника Науково дослідного центру – технічної служби з випробувань транспортних засобів,
e-mail: mnazarenko@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0001-8649-9014;

© А. В. Голик, канд. техн. наук, завідувач відділу технічного забезпечення виконання міжнародних договорів у сфері транспорту (ВЗМД) НДЦВ,
e-mail: aholyk@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0002-0994-9541;

© С. В. Сосіда, доктор філософії, завідувач сектору-секретаріату атестаційної служби і центру технічного огляду ВЗМД,
e-mail: serhiy.sosida@gmail.com,
ORCID: 0000-0003-3747-5643;
(ДП «ДержавтотрансНДІпроект»)

© Victor Ustymenko, PhD, Head of Section, Legislative Provision for Implementation of International Agreements in Transport,
e-mail: vustymenko@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0003-3657-077X ;

© Volodymyr Ageiev, Ph.D., Head of Research Centre Technical Service for Vehicle Testing,
e-mail: vageev@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0002-5701-2518;

© Mykola Nazarenko, Ph.D., Deputy Head of Research Centre - Technical Service for Vehicle Testing,
e-mail: mnazarenko@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0001-8649-9014;

© Andrii Holyk, PhD, Head of Division, Technical Provision for Implementation of International Agreements in Transport,
e-mail: aholyk@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0002-0994-9541;

© Serhii Sosida, PhD, Head of Section-Secretariat of Certification Service and Technical Inspection Centre
e-mail: serhiy.sosida@gmail.com,
ORCID: 0000-0003-3747-5643;
(State Enterprise "State Road Transport Research Institute")

СТВОРЕННЯ ТА ЕВОЛЮЦІЯ СИСТЕМИ ПЕРЕВІРКИ ВІДПОВІДНОСТІ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ВИМОГАМ НАСТАНОВИ ЄКМТ ТА УГОДИ ООН 1997 РОКУ

CREATION AND EVOLUTION OF THE SYSTEM FOR VERIFYING VEHICLE COMPLIANCE WITH THE REQUIREMENTS OF THE ECMT GUIDE AND THE 1997 UN AGREEMENT

Анотація. Досліджено створення і розвиток в Європі Системи перевірки відповідності вантажних колісних транспортних засобів (далі – КТЗ) вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ в рамках багатосторонньої квоти ЄКМТ.

Визначено основні етапи розвитку Системи створенням/запровадженням:

- концепції "green logy" для вантажівок, що відповідали нормам ЄВРО I;
 - процедури перевірки придатності КТЗ до експлуатації;
 - уповноваження органів для перевірки КТЗ та видання ЄКМТ-сертифікатів;
 - правових актів ЄКМТ, які визначили правила для учасників ринку, вимоги до КТЗ та адміністративні процедури – Настанов користувачів багатосторонньої квоти ЄКМТ -2001, -2005, -2014, -2022 та -2026;
 - технічних та екологічних вимог до КТЗ від «особливо зелених і безпечних» до «ЄВРО VI/6 безпечних» КТЗ.
- Запропоновано нові дефініції "ЄКМТ-класифікація КТЗ" та "ЄКМТ-категорія КТЗ" для класифікації КТЗ в рамках квоти ЄКМТ, залежно від технічних та екологічних властивостей.

Досліджено основні кроки зі створення в Україні Системи перевірки КТЗ, зокрема, призначення в 1999 Атестаційної служби, в 2009 Центру технічного огляду, розвиток мережі лабораторій з 2006, консолідацію Системи перевірки КТЗ з міжнародним технічним оглядом за Угодою ООН 1997, впровадження моніторингу процесу перевірок та сучасних інформаційних технологій. Авторами завершується розроблення двох стандартів, які удосконалять нормативне забезпечення Системи. Окреслено шляхи підвищення ефективності та прозорості Системи, впровадження нової Настанови (2026).

Ключові слова: колісний транспортний засіб, багатостороння квота ЄКМТ, перевірка придатності до експлуатації, ЄКМТ-сертифікат, міжнародний технічний огляд.

Abstract. *This study examines the creation and development of a System in Europe for verifying the compliance of the design and technical condition of freight wheeled vehicles with the requirements of the ECMT Resolutions/Guides within the framework of the ECMT multilateral quota.*

The main stages of the System's development regarding the identification and implementation of the following aspects are defined:

- *the introduction of the "green lorry" concept for trucks/semi-trailer tractors meeting EURO I standards;*
- *procedures for checking the roadworthiness of trucks and trailers;*
- *validation authorities authorized to verify the roadworthiness of vehicles and issue ECMT certificates;*
- *ECMT legal acts defining market rules, vehicle requirements, and administrative procedures within the ECMT quota, including the ECMT Multilateral Quota User Guides (Resolutions) of 2001, 2005, 2014, 2022, and 2026;*
- *evolution of technical and environmental safety requirements from "greener and safe" to "EURO VI/6 safe" lorries in line with ECMT Guides.*

For classifying lorries within the ECMT quota based on environmental properties, new definitions — "ECMT vehicle classification" and "ECMT vehicle category" — have been proposed.

It has been concluded that the System in Europe was established between 1993 and 1995.

The main steps in creating the Ukraine's national System for checking wheeled vehicles involved in international road traffic have been studied:

- *the 1999 appointment of the Validation Authority responsible for vehicle roadworthiness verification and ECMT certificate issuance;*
- *the 2009 designation of the Executive body responsible for technical inspection of vehicles per the 1997 UN Agreement;*
- *establishing a network of laboratories from 2006 to participate in vehicle checking;*
- *consolidation of the vehicle verification System according to ECMT requirements with international technical inspection per the 1997 UN Agreement;*
- *implementation of modern methods for monitoring the vehicle inspection process — photo documentation, video surveillance, and monitoring of inspection documents;*
- *introduction of information technologies and electronic databases for vehicle documents, inspection results, photo documents, video recordings, and electronic registers using servers and cloud storage;*
- *ensuring the circulation of issued ECMT certificates throughout their life cycle.*

The authors of the work are finalizing the development of two standards that will improve the regulatory framework of the System Paths to enhance the efficiency and transparency of the System have been outlined, with the implementation of the 2026 Guide.

Keywords: *wheeled vehicle, ECMT multilateral quota, roadworthiness test, ECMT certificate, international technical inspection certificate.*

Вступ

Європейською Конференцією Міністрів транспорту (далі – ЄКМТ), міжурядовою організацією, заснованою в 1953 році, було створено у 1973 році систему багатосторонньої квоти ЄКМТ з метою лібералізації автомобільних вантажних перевезень в країнах Європи. У першій половині 1990-их років, у рамках багатосторонньої квоти ЄКМТ, було започатковано створення в країнах-учасницях ЄКМТ Системи перевірки відповідності конструкції та технічного стану вантажних колісних транспортних засобів (далі – КТЗ), які використовують для міжнародних перевезень, вимогам розглянутих у статті Резолюцій/Настанов ЄКМТ, для застосування безпечності таких КТЗ, що необхідно для отримання на них дозволів ЄКМТ для багаторазових транскордонних поїздок в країни-учасниці ЄКМТ.

У другій половині 1990-их років до участі в ЄКМТ та створенні національної Системи перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ (або далі – перевірка КТЗ) вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ долучилась Україна.

У публікації [1] науковців ДП «ДержавтотрансНДІпроект» розглянуто стан на 2011 рік, проблеми, що тоді існували, та перспективи розвитку створеної на той час в Україні Системи перевірки КТЗ у рамках багатосторонньої квоти ЄКМТ, у [2] запропоновано створення експертної системи обміну інформацією операторами Системи перевірки КТЗ, її аналізування, прогнозування та управління ризиками.

Метою цієї роботи є дослідження передумов створення та основних етапів розвитку і становлення станом на кінець 2024 року в Європі та Україні Системи перевірки відповідності вантажних КТЗ вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ у рамках багатосторонньої квоти ЄКМТ, а також відповідності КТЗ, які беруть участь у міжнародному дорожньому русі, вимогам Угоди ООН 1997 року (далі – Віденська угода 1997 року або Угода-1997) [3] щодо періодичних технічних оглядів КТЗ, визначення шляхів подальшого вдосконалення в Україні та підвищення її ефективності. У статті не розглядаються ринкові правила, вимоги до операторів багатосторонньої квоти ЄКМТ, організації перевезень, документів на КТЗ, маркування

КТЗ та аспекти контролю за дотриманням учасниками ринку вимог чинної Настанови ЄКМТ.

Основна частина

Створення ЄКМТ, приєднання України до ЄКМТ

ЄКМТ як міжурядову організацію було засновано в Брюсселі 17 жовтня 1953 року установчим Протоколом ЄКМТ з метою розвитку в Європі міжнародних перевезень наземним транспортом, насамперед, загальноєвропейських автомобільних перевезень вантажів.

Уряд України приєднався до цієї організації в 1996 р. шляхом підписання Установчого протоколу Міністром транспорту України, що діяв на підставі повноважень, наданих постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1996 № 344 [4], відповідно до якої Мінтранс, нині – Мінрозвитку (*Міністерство розвитку громад та територій України*) було уповноважено виконувати зобов'язання щодо участі України в ЄКМТ.

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

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 КТЗ для багаторазових транскордонних поїздок, яку запровадили з 1 січня 1974 року. Дозволи ЄКМТ надають можливість автоперевізникам здійснювати необмежену кількість вантажних транспортних операцій у 43 країнах-членах ЄКМТ, які насюгодні беруть участь у системі багатосторонньої квоти.

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

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

Створення і розвиток Системи перевірки відповідності КТЗ вимогам Резолюцій/Настанов 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 І» для дизелів великовантажних КТЗ згідно з Правилами ООН № 49 та Директивою Ради 91/542/ЄЕС [5].

За рішенням Ради Міністрів ЄКМТ у листопаді 1992 року ЄКМТ прийняла Резолюцію СЕМТ/СМ/(93)12/FINAL/REV1 [6], якою у системі багатосторонньої квоти ЄКМТ ввели концепцію «green lorry» («зелена вантажівка», далі – «зелений» КТЗ) для КТЗ, що відповідали нормам «ЄВРО І». Було передбачено збільшити з 1 липня 1993 року 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 1992 році розпочалось створення класифікації КТЗ у системі багатосторонньої квоти ЄКМТ. Для категорій КТЗ за цією класифікацією автори пропонують застосовувати терміни «ЄКМТ-категорія КТЗ» та «ЄКМТ-класифікація КТЗ».

У червні 1995 року ЄКМТ прийняла Резолюцію СЕМТ/СМ(95)4/FINAL [7], якою до ЄКМТ-класифікації ввели категорію КТЗ «greener and safe lorry» (далі – «особливо зелений і безпечний» КТЗ) для КТЗ, що відповідали нормам «ЄВРО ІІ», 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 ЄКМТ-категорій КТЗ.

Резолюцією [7] 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 [8].

Резолюцією [7] було визначено, що ЄКМТ-сертифікат придатності до експлуатації діє не довше 12 місяців, та були визначені органи, уповноважені в країнах реєстрації КТЗ здійснювати перевірку придатності КТЗ до експлуатації та видавати ЄКМТ-сертифікати придатності до експлуатації.

З огляду на це, можна зробити висновок, що в 1993-1995 роках, у рамках багатосторонньої квоти ЄКМТ, було створено Систему перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ вимогам Резолюцій ЄКМТ, яка включала перевірку придатності КТЗ до експлуатації.

Ця Система 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 [9]. Цією Настановою ЄКМТ (2001) було введено:

- ЄКМТ-категорію КТЗ – «ЄВРО III безпечний» КТЗ та форму ЄКМТ-сертифіката відповідності моторного КТЗ «ЄВРО III безпечний» технічним вимогам та вимогам безпечності;
- форму ЄКМТ-сертифіката відповідності причепа/напівпричепа вимогам технічної безпечності;
- актуалізовані вимоги та форми діючих ЄКМТ-сертифікатів, зокрема, ЄКМТ-сертифіката придатності до експлуатації згідно з чинною тоді Директивою Ради 96/96/ЄС [10].

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

«Настановою 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 [11] було введено ЄКМТ-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, за сприяння Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ), видав документ «Багатостороння квота ЄКМТ. Настанова користувача» (далі – Настанова ЄКМТ (2014)) [12] того самого формату, що і Настанови ЄКМТ (2001) та (2005). Настановою ЄКМТ (2014) було введено три нові ЄКМТ-категорії КТЗ – «ЄВРО V безпечний», «EEV безпечний» та «ЄВРО VI безпечний», форму 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 чинною тоді Директивою 2009/40/ЄС [13].

У січні 2022 року МТФ та МСАТ видали документ «Багатостороння квота ЄКМТ. Настанова користувача» (далі – Настанова ЄКМТ (2022)) [14], яка є чинною до цього часу. Дію Настанови ЄКМТ (2022) поширено на введені ЄКМТ-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 причепи з TPLW до 3,5 тонн, введено форми 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 Настановою ЄКМТ (2022) з 2022 р. припинено видання ЄКМТ-сертифікатів відповідності моторного КТЗ «ЄВРО III безпечний» та «ЄВРО IV безпечний» технічним вимогам та вимогам безпечності.

Згідно з Порядком [16] міжнародні автоперевізники України для отримання дозволів ЄКМТ в системі багатосторонньої квоти повинні мати

на кожний КТЗ ЄКМТ-сертифікат «ЄВРО V безпечний» або вищої ЄКМТ-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.

Система перевірки відповідності КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Угоди-1997 в Україні

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 КТЗ, запроваджених Резолюціями ЄКМТ [6, 7] та Директивою ЄС [8], Мінтранс України на підставі повноважень, наданих Урядом [4], призначило ДП «ДержавтотрансНДІпроект» наказом від 10.01.1999 № 7 «Про здійснення заходів щодо організації перевірки відповідності конструкції і технічного стану дорожніх транспортних засобів вимогам Резолюцій Європейської Конференції Міністрів транспорту» (далі – Наказ № 7) Атестаційною службою, відповідальною за проведення перевірок відповідності транспортних засобів вимогам Резолюцій ЄКМТ та видачу відповідних сертифікатів.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» повністю відповідає зазначеним нижче 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» [14, стор. 106] – орган або установа, яку призначено для цілей виконання Угоди ООН 1997 (*Віденської угоди 1997 року*) [3] під безпосереднім наглядом країни (*Компетентного органу країни*) реєстрації КТЗ.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» належить до сфери управління Мінрозвитку, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує

формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного транспорту (*Компетентного органу*) та згідно з наказом Мінтрансв'язку 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» (далі – Наказ № 8) є Центром технічного огляду КТЗ, призначеним виконувати ці функції в Україні Компетентним органом, відповідальним за виконання вимог Угоди-1997 [3] в Україні, і є виконавчим органом, відповідальним за технічний огляд «Executive body responsible for technical inspection», нотифікованим в Статусі Угоди-1997 [17, стор. 7].

У 1999 році до проведення перевірок відповідності КТЗ вимогам Резолюцій ЄКМТ були залучені дві випробувальні лабораторії ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 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 КТЗ вимогам чинної Настанови ЄКМТ (2022) проводять 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 [18] (далі – ТС), нотифікованої в Статусі Женевської угоди 1958 року [19, 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 ДП «ДержавтотрансНДІпроект» був створений окремий структурний підрозділ – сектор-секретаріат Атестаційної служби (далі – АС), що виконував функції секретаріату АС.

Після приєднання України до Угоди-1997 [3] і призначення ДП «ДержавтотрансНДІпроект» у 2009 році Наказом № 8 Центром технічного огляду КТЗ, на ЦТО лягла відповідальність за проведення перевірок відповідності КТЗ вимогам Угоди-1997 з доданими до неї Приписами ООН (англ. *Rules*) та видання міжнародних сертифікатів технічного огляду (далі – МСТО) за

позитивними результатами перевірок КТЗ випробувальними лабораторіями.

З огляду на це, і, зважаючи на спорідненість функцій АС та ЦТО у сфері перевірки відповідності КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Угоди-1997, видання ЄКМТ-сертифікатів і МСТО та інших функцій, сектор-секретаріат Атестаційної служби у 2009 р. був перетворений в сектор-секретаріат Атестаційної служби і Центру технічного огляду (далі – САС), що виконує функції секретаріату одночасно АС та ЦТО (АС-ЦТО).

Відповідно до Наказу № 7, 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 [20].

Отже, в 1999 році в Україні було створено Систему перевірки відповідності 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 КТЗ вимогам Угоди-1997 (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 Угоди-1997) за позитивними результатами перевірок КТЗ.

За практикою деяких країн-членів ЄКМТ та Угоди-1997, органи, відповідальні за проведення перевірок відповідності КТЗ вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ та/або Угоди-1997 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 Угоди-1997.

Такі СВЛ повинні відповідати критеріям, визначеним уповноваженими (відповідальними) в цих країнах органами, з урахуванням, зокрема, вимог чинної до цього часу 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 Угоди-1997 [21].

Система перевірки в Україні відповідності 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» таку мережу створило, залучило на договірних засадах низку СВЛ, які з 2006 року виконують окремі, делеговані ним, процедури процесу перевірки відповідності КТЗ вимогам Резолюцій/Настанов ЄКМТ, а з 2009 року – також вимогам Угоди-1997.

ДП «ДержавтотрансНДІпроект» за результатами виконаних СВЛ процедур процесу Перевірки КТЗ визначає відповідність/невідповідність КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та/або Угоди-1997 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 Угодою-1997.

Перелік ВЛ, залучених до проведення перевірок відповідності КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Угоди-1997, а саме ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як Технічної служби, та низки СВЛ наведено на вебсайті підприємства: <https://insat.org.ua/services/ldvpe/ecmt/1/>.

Як зазначалось, АС-ЦТО здійснює видання МСТО міжнародного зразка за формою, визначеною в Доповненні 2 до Угоди-1997. Альтернативою цьому сертифікату з березня 2012 року став, відповідно до параграфу 4 Доповнення 2 до Угоди-1997, 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 [22]. Зразок такого протоколу, що є альтернативою МСТО, нотифіковано в Статусі Угоди-1997 [17, стор. 20-21]. Видання цих протоколів не входить до компетенції 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.

Удосконалення Системи перевірки відповідності КТЗ вимогам Настанови ЄКМТ та Угоди-1997 в Україні

ДП «ДержавтотрансНДІпроект», як АС-ЦТО, зосереджує основні зусилля на послідовному підвищенні ефективності та прозорості Системи перевірки КТЗ, які беруть участь у міжнародному дорожньому русі і підпадають під дію вимог Настанови ЄКМТ та Угоди-1997, та гармонізації нормативного забезпечення з вимогами міжнародних правових актів і стандартів за такими основними аспектами;

- удосконалення процедур процесу перевірки КТЗ та взаємодії щодо спільного виконання процесу АС-ЦТО із залученими до перевірки випробувальними лабораторіями;

- впровадження сучасних методів і засобів моніторингу процесу перевірки транспортних засобів – фотодокументування, відеоспостереження, поточного моніторингу документів щодо перевірки КТЗ для підвищення обґрунтованості рішень АС-ЦТО щодо відповідності/невідповідності перевірених в лабораторіях КТЗ;

- запровадження інформаційних технологій та ІТ-рішень, електронних баз даних для документів КТЗ, результатів перевірок, фотодокументів, відеозаписів та електронних реєстрів із використанням серверів та хмарного сховища.

Це враховано в проектах двох стандартів, розроблення яких завершують автори цієї роботи:

СТП 10-0306:2025 «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»;

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».

Зокрема, в додатку Е проекту СТП 10-0307 наведено співвідношення вимог СТП до СВЛ з відповідними вимогами ДСТУ EN ISO/IEC 17025, Директиви 2014/45/ЄС [15] та Резолюції ЗР.6 [21], які повністю/частково враховують або кореспондуються з ними.

Нормативне забезпечення Системи потребуватиме подальшого вдосконалення з наданням чинності Настанові ЄКМТ (2026) [23] з 1 січня 2026 року.

Висновки

1. За понад 30 років існування Система перевірки відповідності конструкції та технічного стану КТЗ у рамках багатосторонньої квоти ЄКМТ суттєво еволюціонувала.

2. 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.

3. В Україні створено сталу Систему перевірки відповідності КТЗ, які беруть участь в міжнародному дорожньому русі, вимогам Настанови ЄКМТ та Віденської угоди 1997 року.

4. Процедури процесу перевірки КТЗ в Україні виконує Атестаційна служба – Центр технічного огляду спільно з випробувальними підрозділами Технічної служби 46/В за Женевською угодою 1958 року та залученими до перевірок випробувальними лабораторіями.

5. Нормативне забезпечення Системи перевірки КТЗ потребує подальшої гармонізації з вимогами міжнародних правових актів і стандартів з метою підвищення ефективності та прозорості Системи та обґрунтованості рішень АС-ЦТО щодо відповідності/невідповідності перевірених в лабораторіях КТЗ. Повинні

бути враховані вимоги нової Настанови ЄКМТ (2026), яка вступить в силу 1 січня 2026 року.

6. Існує ризик того, що контролюючі органи окремих країн-членів Віденської угоди 1997 року під час пропуску КТЗ з України визнаватимуть лише МСТО міжнародного зразка, зокрема, через застарілу форму нотифікованого зразка протоколу, що є альтернативою МСТО міжнародного зразка, відсутність офіційного перекладу тексту протоколу, внаслідок чого виникатимуть затримки або, навіть, заборона пропуску КТЗ через кордон.

References

- 1 Redziuk, A. M., Dehtiar, Z. O., & Kononenko, V. H. (2011). Development of the system for verifying the compliance of wheeled vehicles of international carriers with the requirements of ECMT (World Transport Forum). *Avtoshliakhovyk Ukrainy*, (2), 2–5 [in Ukrainian]
- 2 Nazarenko, M., Ageev, V., Holyk, A., & Trokhymchenko, V. (2023). Creation of an expert system for checking of compliance with safety and environmental requirements and roadworthiness test for vehicles accordance with the requirements of the ECMT/ITF and the 1997 agreement. *Avtoshliakhovyk Ukrayiny*, 4(276), 16–23. <https://doi.org/10.33868/0365-8392-2023-4-276-16-23> [in Ukrainian]
- 3 United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (1997). *Agreement on the Adoption of Uniform Conditions for Periodic Technical Inspections of Wheeled Vehicles and on the Mutual Recognition of Such Inspections* (Vienna Agreement of 1997). Ukraine's accession was approved by the Decree of the President of Ukraine No. 159/2006 of February 28, 2006. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/go/995_e51 [in Ukrainian]
- 4 Cabinet of Ministers of Ukraine. (1996, March 19). *Resolution No. 344 "On the accession of the Government of Ukraine to the European Conference of Ministers of Transport"*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/go/344-96-%D0%BF> [in Ukrainian]
- 5 Council of the European Union. (1991). *Directive 91/542/EEC of October 1, 1991 amending Directive 88/77/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to measures to be taken against gaseous emissions from diesel engines used in vehicles*. Official Journal of the European Union. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1991/542/oj/eng>
- 6 European Conference of Ministers of Transport (ECMT). (1993). *Report on proposals with respect to the development of the multilateral quota system* (Resolution CEMT/CM/(93)12/FINAL/REV1). In *Activities of the Conference: Resolutions of the Council of Ministers of Transport and Reports Approved in 1993* (pp. 115-118). OECD. Retrieved from https://www.oecd.org/en/publications/activities-of-the-conference-resolutions-of-the-council-of-ministers-of-transport-and-reports-approved-in-1993_ecmt_conf-1994-en.html
- 7 European Conference of Ministers of Transport (ECMT). (1995). *On the introduction of the greener and safe lorry in the context of the multilateral quota system* (Resolution CEMT/CM(95)4/FINAL). OECD. Retrieved from <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/quo19954e.pdf>
- 8 Council of the European Union. (1976). *Directive 77/143/EEC of December 29, 1976 on the approximation of the laws of the member states concerning the roadworthiness testing of motor vehicles and their trailers*. Official Journal of the European Union. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31977L0143>
- 9 European Conference of Ministers of Transport (ECMT). (2001). *Guide for government officials and carriers on the use of the ECMT multilateral quota* (Resolution CEMT/CM(2001)9/FINAL). OECD. Retrieved from <https://www.itf-oecd.org/>
- 10 Council of the European Union. (1996). *Directive 96/96/EC of December 20, 1996 on the approximation of the laws of the member states concerning the roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers*. Official Journal of the European Union. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1996/96/oj/eng>
- 11 European Conference of Ministers of Transport (ECMT). (2005). *Guide for government officials and carriers on the use of the ECMT multilateral quota* (Resolution CEMT/CM(2005)9/FINAL). OECD. Retrieved from https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06mqguideru_0.pdf
- 12 International Transport Forum (ITF), & International Road Transport Union (IRU). (2014). *ECMT multilateral quota user guide 2014*. OECD. Retrieved from https://reestri.lta.gov.ge/doc/2023/GUIDE%202014_RUS.pdf
- 13 European Parliament & Council of the European Union. (2009). *Directive 2009/40/EC of May 6, 2009 on the technical inspection of motor vehicles and their trailers with regard to their roadworthiness*. Official Journal of the European Union. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0040>
- 14 International Transport Forum (ITF) & International Road Transport Union (IRU). (2021, December 9). *ECMT multilateral quota user guide 2022*. OECD. Retrieved from <https://www.itf-oecd.org/ecmt-multilateral-quota-user-guide-2022-0>
- 15 European Parliament & Council of the European Union. (2014, April 3). *Directive 2014/45/EU on periodic technical inspection of the roadworthiness of motor vehicles and their trailers, and repealing Directive 2009/40/EU*. Official Journal of the European Union. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj/eng>
- 16 Ministry of Transport of Ukraine. (2004, August 20). *Order on the procedure for conducting a competition and issuing permit documents of the European Conference of Ministers of Transport* (Order No. 757, as amended by the Ministry of Infrastructure Order No. 964 of September 5, 2024). Ministry of Justice of Ukraine, Registration No. 1076/9675 of August 31, 2004. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1075-04#Text> [in Ukrainian]

17 United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (2024, November 12). *Status of the 1997 Agreement and of the Rules annexed to it. Revision 19* (Document No. ECE/TRANS/WP.29/1074/Rev.19). Retrieved from <https://unece.org/sites/default/files/2024-11/ECE-TRANS-WP.29-2024-1074-Rev.19E.pdf>

18 United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (1958). *Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations* (1958 Geneva Agreement). Ukraine's accession was approved by the Law of Ukraine No. 1448-III of February 10, 2000. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1448-14#Text> [in Ukrainian]

19 United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (2024, February 29). *Status of the Agreement, of the annexed UN Regulations and of amendments thereto. Revision 32* (Document No. ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.32/Add.1). Retrieved from <https://unece.org/sites/default/files/2024-03/ECE-TRANS-WP.29-343-Rev.32-Add.1e..pdf>

20 Ministry for Communities, Territories and Infrastructure Development of Ukraine. (2023, January 13). *Notification letter No. 299/13/14-23, notified to ITF on February 13, 2023*. Retrieved from https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/ua_13_february_2023.pdf [in Ukrainian]

21 United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). (2021, March 31). *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* (ECE/TRANS/WP.29/1132/Rev.1). Retrieved from <https://unece.org/sites/default/files/2023-10/ECE-TRANS-WP.29-1132-Rev.1E%20%282%29.pdf>

22 Cabinet of Ministers of Ukraine. (2012, January 30). *Resolution No. 137 on the approval of the procedure for mandatory technical inspection and the scope of technical condition checks of vehicles, technical description, and sample protocol of the vehicle technical condition check*. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-п> [in Ukrainian]

23 International Transport Forum (ITF). (2024, October 24). *ECMT Multilateral Quota User Guide 2026*. Retrieved from <https://www.itf-oecd.org/ecmt-multilateral-quota-user-guide-2026>.