



**Переклад виконано
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»
Травень 2019**

*Цей документ є винятково інструментом документації,
укладачі не несуть жодної відповідальності за його зміст*

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/45/ЄС
від 3 квітня 2014 року
щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних
транспортних засобів та їхніх причепів,
визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність
(Текст стосується ЄЕП)**

ЗМІСТ

РОЗДІЛ I ПРЕДМЕТ, ВИЗНАЧЕННЯ ТА СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ	14
<i>Стаття 1</i> Предмет	14
<i>Стаття 2</i> Сфера дії	14
<i>Стаття 3</i> Визначення	16
РОЗДІЛ II ЗАГАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКИ	18
<i>Стаття 4</i> Зобов'язання	18
РОЗДІЛ III МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ СТОСОВНО ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ	19
<i>Стаття 5</i> Періодичність перевірки транспортних засобів	19
<i>Стаття 6</i> Зміст та методи перевірки	20
<i>Стаття 7</i> Оцінка недоліків	20
<i>Стаття 8</i> Сертифікат придатності до експлуатації	21
<i>Стаття 9</i> Дії у разі виявлення недоліків технічного стану	22
<i>Стаття 10</i> Докази перевірки придатності до експлуатації	23
РОЗДІЛ IV АДМІНІСТРАТИВНІ ПРИПИСИ	23
<i>Стаття 11</i> Устаткування та прилади для перевірки придатності до експлуатації	23
<i>Стаття 12</i> Пункти технічного контролю	24
<i>Стаття 13</i> Технічні експерти з питань перевірки придатності до експлуатації	24
<i>Стаття 14</i> Нагляд за пунктами технічного контролю	25
РОЗДІЛ V СПІВПРАЦЯ ТА ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ	25
<i>Стаття 15</i> Адміністративна співпраця між державами-членами	25
<i>Стаття 16</i> Електронна база обміну інформацією про транспортні засоби ...	25
РОЗДІЛ VI ДЕЛЕГОВАНІ І ВИКОНАВЧІ АКТИ	26
<i>Стаття 17</i> Делеговані акти	26
<i>Стаття 18</i> Виконання делегованих повноважень	26
<i>Стаття 19</i> Процедура Комітету	27
РОЗДІЛ VII ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ	27
<i>Стаття 20</i> Складання звітів	27
<i>Стаття 21</i> Санкції	28

<i>Стаття 22</i> Перехідні положення.....	28
<i>Стаття 23</i> Транспозиція	29
<i>Стаття 24</i> Втрата чинності.....	29
<i>Стаття 25</i> Набрання чинності.....	29
<i>Стаття 26</i> Адресати	29
ДОДАТОК I МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ОБСЯГУ І МЕТОДІВ ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ.....	30
ДОДАТОК II СЕРТИФІКАТ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ	115
ДОДАТОК III МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО УСТАТКОВАННЯ ТА ІНСТРУМЕНТІВ КОНТРОЛЮ І ВИМІРЮВАНЬ	116
ДОДАТОК IV МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО КОМПЕТЕНЦІЇ, НАВЧАННЯ ТА ПОСВІДКИ ТЕХНІЧНОГО ЕКСПЕРТА З ПИТАНЬ ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ.....	120
ДОДАТОК V НАГЛЯДОВІ ОРГАНИ	122

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/45/ЄС
від 3 квітня 2014 року
щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних
транспортних засобів та їхніх причепів,
визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність
(Текст стосується ЄЄП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, і, зокрема, статтю 91,

беручи до уваги пропозиції від Європейської комісії,

після передачі проекту законодавчого акту національним парламентам,

беручи до уваги думку Європейського економічного і соціального комітету ⁽¹⁾,

після консультацій з Комітетом регіонів,

діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури ⁽²⁾,

оскільки:

(1) У Білій книзі від 28 березня 2011 під назвою «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ефективної ресурсної транспортної системи», Комісія визначила таку ціль як «Нульове бачення», згідно з якою Європейський Союз має зменшити кількість загиблих на автомобільному транспорті майже до нуля до 2050 року. Для досягнення цієї мети очікується значне вдосконалення технології транспортних засобів для підвищення безпеки дорожнього транспорту.

(2) У своєму Повідомленні «На шляху до Європейського простору безпеки дорожнього руху: політичні орієнтири безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки» Комісія запропонувала подальше скорочення загального числа ДТП зі смертельним результатом в ЄС приблизно вдвічі до 2020 року, починаючи з 2010 року. Для досягнення цієї мети, Комісія визначила сім стратегічних цілей, а також заходи з підвищення безпечності транспортних засобів, стратегію зменшення кількості травм і заходи з підвищення безпеки вразливих учасників дорожнього руху, зокрема мотоциклістів.

¹ [ОВ С 44, 15.02.2013, с. 128.](#)

² Позиція Європейського парламенту від 11 березня 2014 року (ще не опубліковано в Офіційному Віснику) та рішення Ради ЄС від 24 березня 2014 року.

(3) Перевірка на придатність до експлуатації є частиною більш широкої системи, створеної для забезпечення безпечного та екологічно прийняттого стану транспортних засобів під час їх використання. Ця система повинна охоплювати періодичний технічний контроль транспортних засобів та придорожні технічні перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, а також передбачати процедуру реєстрації транспортних засобів, рух яких після придорожньої перевірки забороняють, коли транспортний засіб є прямою загрозою безпеці дорожнього руху. Періодичні перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації повинні бути основним інструментом забезпечення придатності до експлуатації. Придорожні перевірки на придатність до експлуатації комерційних транспортних засобів повинні бути мають лише доповнювати періодичний технічний контроль.

(4) Держави-члени можуть застосовувати більш високі стандарти перевірки, ніж стандарти, дотримання яких вимагає ця Директива.

(5) Досвід застосування процедур придатності до експлуатації, що базується на аналізуванні результатів перевірок транспортних засобів, слід використовувати з метою пропаганди бездоганної практики та поведінки їхніх власників.

(6) Перебування в експлуатуванні транспортних засобів з технічними недоліками впливає на безпеку дорожнього руху і може призвести до ДТП на дорогах, в результаті яких травмуються або гинуть люди. Цей ефект міг би бути зменшений внесенням змін до системи перевірок придатності до експлуатації. Виявлення недоліків, які впливають на придатність транспортного засобу до експлуатації, сприятиме їх усуненню і тим самим запобігатиме нещасним випадкам.

(7) Транспортні засоби з несправною системою контролю за викидами більш негативно впливають на навколишнє середовище, ніж транспортні засоби у належному технічному стані. Таким чином, система періодичних перевірок придатності до експлуатації сприятиме поліпшенню стану навколишнього середовища завдяки зниженню середнього рівня викидів від транспортних засобів.

(8) Держави-члени повинні вжити належних заходів для недопущення фальсифікації чи втручання до частин або складників транспортного засобу, які можуть негативно впливати на його характеристики з точки зору вимог безпеки та охорони навколишнього середовища, зокрема, шляхом періодичних перевірок придатності до експлуатації, в тому числі результативними, пропорційними, стримуючими і недискримінаційними санкціями.

(9) За останні двадцять років вимоги до викидів транспортних засобів, що застосовувалися для затвердження типу, постійно жорсткішали. Якість повітря

покращилася, але не в такій мірі, як очікувалося, особливо щодо викидів транспортних засобів, зокрема, щодо оксидів азоту (NO_x) і твердих частинок. Належить уважно вивчити можливість покращення циклів випробувань з метою їх наближення до дорожніх умов, задля розробки рішень для майбутнього, зокрема також розробки методів випробувань для вимірювання рівня NO_x і граничних значень викидів NO_x.

(10) У випадку транспортних засобів щодо класів викидів Євро-6 і Євро-VI бортові діагностичні системи (OBD) стають більш ефективними в оцінці шкідливих викидів, що виправдовує їх використання як еквівалент стандартного тестування викидів для цілей перевірок придатності до експлуатації. Щоб забезпечити за допомогою OBD перевірки технічного стану транспортних засобів для класів викидів Євро 5 і Євро V, держави-члени повинні мати змогу запровадити метод перевірки транспортних засобів відповідно до рекомендацій заводу-виробника та інших вимог до таких транспортних засобів, за якого еквівалентність, беручи до уваги всі відповідні положення із затвердження типу, у відповідних випадках може бути верифікована.

(11) В ЄС прийнято ряд технічних стандартів і вимог, що стосуються безпечності транспортних засобів. Система періодичних перевірок дорожніх транспортних засобів повинна забезпечити, щоб вони продовжували відповідати стандартам безпеки. Ця система повинна застосовуватися до певних категорій транспортних засобів, зазначених у Директивах Європейського Парламенту і Ради 2002/24/ЄС ⁽³⁾*, 2003/37/ЄС ⁽⁴⁾** і 2007/46/ЄС ⁽⁵⁾***.

³ [Директива 2002/24/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради від 18 березня 2002 року про затвердження типу дво- або триколісних моторних транспортних засобів, визнання такою, що втратила чинність, Директиви Ради 92/61/ЄЕС (ОВ L 124 від 9.5.2002, с. 1).

* Директива 2002/24/ЄС втратила чинність з 31.12.2015. Діє [Регламент \(ЄС\) № 168/2013](#) Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- та триколісними транспортними засобами та квадроциклами (ОВ L 60, 02.03.2013, с. 52). – прим. перекладача

⁴ [Директива 2003/37/ЄС](#) від 26 травня 2003 року про затвердження типу сільськогосподарських або лісогосподарських тракторів, їхніх причепів та змінних причіпних машин, а також їхніх систем, складників та окремих технічних вузлів і визнання такою, що втратила чинність, Директиви 74/150/ЄЕС (ОВ L 171 від 9.7.2003, с. 1).

** Директива 2003/37/ЄС втратила чинність з 31.12.2015. Діє [Регламент \(ЄС\) № 167/2013](#) Європейського Парламенту та Ради від 5 лютого 2013 року про затвердження типу та ринковий нагляд за сільськогосподарськими та лісогосподарськими транспортними засобами (ОВ L 60, 02.03.2013, с. 1). – прим. перекладача

⁵ [Директива 2007/46/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 року про встановлення рамок для затвердження автомобільних транспортних засобів та їхніх причепів, а також систем, складників та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів. (ОВ L 263 від 9.10.2007, с. 1)

(12) Колісні трактори з максимальною конструктивною швидкістю більше 40 км/год все частіше використовуються замість вантажівок для виконання локальних транспортних задач і для цілей комерційного перевезення вантажів. Ризики, пов'язані з їх використанням, схожі на ризики у разі використання вантажівок, тому транспортні засоби з цієї категорії, які в основному використовуються на дорогах загального користування, слід перевіряти щодо задовільності технічного стану.

(13) Транспортні засоби, що мають історичну цінність, призначені для збереження технічної спадщини епохи, в якій вони були побудовані, тому вважається, що їх рідко використовують на дорогах загального користування. Рішення для визначення частоти періодичних перевірок придатності до експлуатації таких транспортних засобів слід віддати на розсуд держав-членів. У випадку інших видів спеціалізованих транспортних засобів урегулювання перевірки, пов'язаної з їх придатністю до експлуатації, також слід залишити на розсуд держав-членів.

(14) Транспортні засоби, які використовують винятково на віддалених територіях держав-членів, зокрема, в малих населених пунктах з менше ніж 5 000 жителів або в малонаселених районах з щільністю населення менше п'яти осіб на квадратний кілометр, можуть мати спеціальну систему перевірки придатності до експлуатації. Для цього держави-члени повинні мати право звільняти такі транспортні засоби від застосування цієї Директиви.

(15) Питання перевірки придатності до експлуатації на дорогах є предметом дій суверенних держав-членів і, отже, повинні вирішуватися державами-членами як такі, що контролюються державними чи приватними структурами, яким доручено проведення таких перевірок. Держави-члени повинні незмінно залишатися відповідальними за перевірку відповідності технічного стану, навіть якщо в рамках національної системи дозволено виконувати перевірки відповідності технічного стану приватними особам, зокрема тим, що ремонтують транспортні засоби.

(16) Держави-члени повинні мати право визнавати пункти технічного контролю для проведення перевірки транспортних засобів, зареєстрованих на їх території, якщо ці пункти технічного контролю вже уповноважені здійснювати тестування транспортних засобів державою-членом, в якій вони розташовані.

*** Директива 2007/46/ЄС втратить чинність з 31.08.2020. Діє [Регламент \(ЄС\) 2018/858](#) Європейського Парламенту та Ради від 30 травня 2018 року про затвердження типу та ринковий нагляд за колісними транспортними засобами та їхніми причепами, а також системами, складниками та окремими технічними вузлами, призначеними для таких транспортних засобів, що доповнює регламенти (ЄС) № 715/2007 та (ЄС) № 595/2009, а також припиняє дію Директиви 2007/46/ЄС (Текст стосується ЄЕП) (ОВ L 60, 02.03.2013, с. 1). – прим. перекладача

(17) Для технічного контролю транспортних засобів, і, зокрема, електронних компонентів, що відповідають за безпечність, надзвичайно важливо мати доступ до технічних вимог стосовно кожного транспортного засобу. Тому виробники транспортних засобів повинні надавати інформацію, необхідну для перевірки ефективності елементів, що впливають на безпеку і захист довкілля. Так само, з тією ж метою слід застосовувати правила, які урегульовують доступ до інформації для ремонту і обслуговування, обов'язкового технічного контролю, які забезпечують доступ до всієї інформації, необхідної для перевірки належного технічного стану. Ці дані повинні включати детальну інформацію, що дозволяє контролювати ефективність систем, відповідальних за безпечність транспортного засобу таким чином, щоб випробувати ці системи в умовах періодичного технічного контролю. Це дуже важливо, особливо у сфері електронних систем, і повинно стосуватися всіх встановлених виробником компонентів.

(18) Транспортні засоби, що використовуються на дорогах загального користування, повинні бути придатні до експлуатації. Власник реєстраційних документів і, у випадках коли це доречно, користувач транспортного засобу повинен нести відповідальність за підтримання транспортного засобу в придатному для експлуатації технічному стані.

(19) На безпечність транспортних засобів та її вплив на суспільство важливе значення має відповідний технічний стан транспортних засобів, що експлуатуються. Тому, не слід перешкоджати державам-членам проводити на добровільній основі, додаткові перевірки придатності до експлуатації.

(20) Для того, щоб власники реєстраційних документів і користувачі транспортних засобів мали певний запас часу, держави-члени повинні визначити період у декілька тижнів, в рамках якого повинні бути проведені перевірки на відповідність технічного стану.

(21) Перевірка технічного стану в життєвому циклі транспортного засобу повинна бути відносно простою, швидкою і недорогою, але ефективною для досягнення цілей цієї Директиви.

(22) Перевірка придатності до експлуатації повинна включати всі елементи, що мають відношення до проектування, виготовлення та обладнання, відповідного транспортного засобу. Питання сумісності між частинами і компонентами, наприклад, між колесами та іншими складниками, повинні розглядатися як питання першорядної важливості для безпеки, які повинні бути перевірені на придатність до експлуатації. Беручи до уваги ці елементи і поточний стан технічного прогресу транспортних засобів, до переліку об'єктів перевірки слід додати сучасні електронні системи. З метою гармонізації перевірки технічного стану кожного з елементів, які будуть визначені, слід рекомендувати методи випробувань. Ці складники оновлюються з розвитком

наукових досліджень і технологічного розвитку у сфері безпеки транспортних засобів.

(23) Для забезпечення узгодженості стандартів та їх гармонізації належить створити відкритий перелік основних критеріїв, за якими буде визначатися технічний стан усіх елементів, що підлягають перевірці. Щоб розробити єдиний підхід до оцінки технічного стану транспортного засобу, виявлені порушення слід оцінювати за єдиним стандартом.

(24) Для того, щоб більш ефективно застосовувати принцип вільного пересування в державах-членах ЄС, слід визнавати сертифікати придатності до експлуатації з метою перереєстрації транспортного засобу, які видані в інших державах-членах. Це не повинно впливати на право держави-члена на перевірку сертифіката придатності до експлуатації та ідентифікацію транспортного засобу під час перереєстрації і на вимоги проводити нову перевірку придатності до експлуатації на відповідність умовам, викладеними у цій Директиві.

(25) Маніпуляції для фальсифікації пробігу повинні розглядатися як правопорушення, що підлягають покаранню, як такі, що з часом можуть призвести до неправильної оцінки придатності транспортного засобу до експлуатації. Виявлення маніпуляції або втручання в одометр спрощується завдяки запису пробігу в сертифікаті придатності до експлуатації та доступу операторів перевірки до цієї інформації. Комісія повинна аналізувати обмін інформацією про покази одометра між компетентними органами держав-членів.

(26) Сертифікат придатності до експлуатації має видаватися після кожної перевірки. Повинен містити, зокрема, інформацію, що стосується ідентифікації транспортного засобу та результатів перевірки. Результати перевірки повинні бути подані в електронній формі. З метою забезпечення належного проведення перевірок придатності до експлуатації, держави-члени повинні збирати і зберігати таку інформацію в базі даних, зокрема, з метою аналізу результатів періодичних перевірок придатності до експлуатації.

(27) Власник сертифіката придатності до експлуатації, а у певних випадках користувач транспортного засобу, який перевіряють на придатність, в ході якої виявлені недоліки, зокрема, що становлять загрозу для безпеки дорожнього руху, повинні негайно усунути такі недоліки. У разі небезпечних недоліків може бути припинена експлуатація транспортного засобу до їх повного усунення.

(28) Якщо транспортний засіб, що проходить перевірку, належить до категорії транспортних засобів, які не підлягають реєстрації у державі-члені, де його допущено до руху, держава повинна мати можливість вимагати, щоб предмет засвідчення проведення перевірки технічного стану був розміщений на транспортному засобі на видному місці.

(29) Для досягнення високої якості вимірювань в усьому ЄС, контрольні-вимірювальне обладнання під час вимірювань, його обслуговування і калібрування повинні перевірятися відповідно до приписів держав-членів або виробників.

(30) Має бути передбачена можливість використовувати альтернативні інструменти відповідно до технічного прогресу та інновацій, за умови, що дослідження еквівалентні та високоякісні.

(31) Уповноважуючи пункт технічного контролю транспортних засобів на своїй території, державам-членам слід брати до уваги той факт, що Директива 2006/123/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽⁶⁾ виключає зі своєї сфери послуги, які становлять суспільний інтерес у галузі транспорту.

(32) Пункти технічного контролю повинні забезпечити об'єктивність і високу якість технічного контролю транспортних засобів. Для задоволення таких мінімальних вимог щодо управління якістю пункти технічного контролю повинні відповідати вимогам, які визначає держава-член процедурою їх уповноваження.

(33) Високі стандарти контролю придатності до експлуатації вимагають високого рівня кваліфікації та компетентності персоналу. Слід створити систему навчання, зокрема початкової підготовки і періодичного підвищення рівня спеціальних знань або відповідних іспитів. Потрібно запровадити перехідний період, щоб забезпечити нинішнім співробітникам пунктів технічного контролю поступовий перехід до системи періодичного навчання або іспитів. Для забезпечення високого рівня підготовки, компетентності і контролю, держави-члени повинні мати право визначати додаткові вимоги до компетенції та відповідності підготовки персоналу.

(34) Технічні експерти з питань перевірки технічного стану на придатність до експлуатації транспортних засобів повинні діяти неупереджено, а на їх рішення не повинні впливати конфлікти інтересів, зокрема економічного або особистого характеру. Виходячи з цього, зарплата виконавців перевірок не повинна бути безпосередньо пов'язана з результатами перевірки придатності до експлуатації. Держава-член може визначати вимоги стосовно розмежування діяльності або уповноважувати приватне підприємство як для провадження контролю придатності до експлуатації, так і для ремонту транспортних засобів, навіть стосовно того самого транспортного засобу й у випадках, коли наглядовий орган встановив, що задовільно підтримується високий рівень об'єктивності.

⁶ Директива 2006/123/WE Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 року стосовно послуг на внутрішньому ринку (ОВ L 376 від 27.12.2006, с. 36).

(35) Результати перевірки придатності до експлуатації неприпустимо змінювати з метою комерції. Тільки якщо висновки перевірки придатності до експлуатації чітко визначені помилковими або неправильними, пункт технічного контролю повинен мати право змінити результати такої перевірки. Тільки якщо результати перевірки придатності до експлуатації, виконаної технічним експертом, явно невірні, наглядовий орган може змінити результати такої перевірки.

(36) З метою забезпечити підтримання високої якості контролю у часі, державам-членам слід створити систему забезпечення якості, яка охоплює процеси уповноважування, наглядання, анулювання, тимчасового зупинення або відміни уповноваження, забезпечує здійснення контролю придатності до експлуатації на дорогах.

(37) Акредитація пунктів технічного контролю відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 765/2008 ⁽⁷⁾ не передбачається для держав-членів як обов'язкова.

(38) У ряді держав-членів існує велика кількість уповноважених на перевірку придатності до експлуатації приватних пунктів технічного контролю, що виконують перевірку відповідності технічного стану. Для забезпечення ефективного обміну інформацією між державами-членами в цій сфері, необхідно призначити національні контактні пункти.

(39) Перевірка на придатність до експлуатації є частиною більш широкої нормативної системи, яка регулює питання, пов'язані з утриманням транспортних засобів протягом всього життєвого циклу їх використання – від затвердження конструкції перед реєстрацією до перевірок на придатність до експлуатації та утилізації. Обмін інформацією, що зберігається в національних електронних базах даних транспортних засобів і у виробника, в цілому має сприяти підвищенню ефективності всього ланцюжка адміністрування транспортних засобів і допомогти скорочувати витрати й адміністративний тягар. Комісія повинна вивчити доцільність витрат і вигод, пов'язаних зі створенням електронної бази даних для обміну інформацією про транспортні засоби, яку використовують існуючі та вже реалізовані рішення щодо міжнародного обміну даними, з тим, щоб мінімізувати витрати й уникнути дублювання. Аналізуючи це питання, Комісія повинна розглянути найбільш прийнятні шляхи встановлення зв'язку між існуючими національними системами для обміну інформацією щодо даних про дослідження на придатність до експлуатації та показів одометрів між компетентними органами держав-членів, що відповідають за перевірку придатності до експлуатації, реєстрацію та

⁷ Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 765/2008 від 09 липня 2008 про встановлення вимог до акредитації та нагляду за ринком, який стосується збуту продукції та скасовує Регламент (ЄЕС) № 339/93 (ОВ L 218 від 13.8.2008, с. 30).

уповноваження пунктів технічного контролю транспортних засобів, виробниками устаткування для випробувань і вимірювань, виробниками транспортних засобів. Комісія повинна також вивчити доцільність витрат і вигод, пов'язаних зі збором і зберіганням інформації, наявної стосовно основних елементів безпечності транспортних засобів, що потрапили у серйозні ДТП, і здатність забезпечити перевірку технічного стану власниками свідоцтв про реєстрацію та з розслідування інцидентів, пов'язаних з інформацією про історію одометрів, аварії і інформацію в анонімній формі.

(40) З метою забезпечення єдиних умов для реалізації цієї Директиви на Комісію слід покласти виконавчі повноваження. Ці повноваження мають здійснюватися відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 ⁽⁸⁾.

(41) Комісія не повинна приймати виконавчих актів, що стосуються інформації, наданої виробником транспортного засобу для цілей придатності його до експлуатації, у випадку, коли Комітет, заснований відповідно до цієї Директиви, не надав Комісії жодного рішення щодо такого виконавчого акту.

(42) Щоб актуалізувати визначені в пункті 1 статті 2 та в пунктах 1 і 2 статті 5 категорії транспортних засобів, щоб актуалізувати пункт 3 додатку I стосовно методів та адаптувати пункт 3 додатку I щодо елементів перевіряння, методів перевіряння та оцінки недоліків, Комісії слід надати право на прийняття актів відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу. Особливо важливо, щоб під час підготовчої роботи Комісія проводила відповідні консультації, зокрема на рівні експертів. Комісія під час підготовки та складання делегованих актів повинна забезпечити одночасну, своєчасну та належну передачу відповідних документів до Європейського Парламенту та Ради.

(43) Придатність до експлуатації має прямий вплив на безпеку на дорогах, тому вимоги до неї слід періодично переглядати. Комісія повинна розробляти доповідь про ефективність положень цієї Директиви, в тому числі положень, що стосуються сфери її застосування, частоти перевірки, подальшого вдосконалення системи контролю придатності до експлуатації завдяки електронному обміну інформацією, а також про можливість взаємного визнання сертифіката про придатність до експлуатації в перспективі.

(44) Обладнання та інструменти пунктів технічного контролю, використовувані для перевірок у сфері обов'язкового технічного контролю, повинні відповідати вимогам щодо їх придатності до періодичної перевірки

⁸ Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року про встановлення правил і загальних принципів, що стосуються механізмів контролю державами-членами виконавчих повноважень Комісії (ОВ L 55 від 28.2.2011, с. 13).

транспортних засобів до експлуатації. Оскільки це потребує значних інвестицій та адаптації, які неможливо здійснити негайно, допускається відповідність зазначеним вимогам забезпечити протягом п'яти років. Аналогічно п'ятирічний термін повинен надаватися уповноважувачим органам і органам нагляду, щоб вони могли забезпечити відповідність всім критеріям і вимогам стосовно уповноваження та нагляду за пунктами технічного контролю.

(45) Оскільки мета цієї Директиви, а саме: підвищення рівня безпеки придатних до експлуатації транспортних засобів за рахунок впровадження загальних мінімальних вимог і узгоджених правил щодо тестів на придатність їх до експлуатації в Союзі, - не може бути в достатній мірі досягнута державами-членами з причини масштабів акції, цього краще досягнути на рівні ЄС, ЄС може вжити заходів відповідно до принципу субсидіарності, закріпленому у статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, викладеному у цій же статті, ця Директива не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення поставленої мети.

(46) Ця Директива не порушує основних засадничих прав і відповідає принципам, визнаним, зокрема, Хартією основних прав Європейського Союзу, про що йдеться у статті 6 Договору про Європейський Союз.

(47) Ця Директива застосовує і оновлює принципи, що містяться в Рекомендації Комісії 2010/378/ЄС⁽⁹⁾ для того, щоб краще врегулювати перевірку придатності транспортних засобів до експлуатації.

(48) Ця Директива оновлює технічні вимоги, викладені у Директиві 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради⁽¹⁰⁾, і розширює сферу її застосування для того, щоб охопити, зокрема, положення стосовно створення пунктів технічного контролю та контролюючих органів, а також призначення технічних експертів, яким доручають здійснювати контроль придатності до експлуатації на дорогах. Таким чином, Директива 2009/40/ЄС визнається такою, що втратила чинність,

ПРИЙМАЄ ТАКУ ДИРЕКТИВУ:

⁹ Рекомендація Комісії 2010/378/ЄС від 05 липня 2010 року про оцінку недоліків під час випробувань на придатність до експлуатування згідно з Директивою Європейського Парламенту та Ради 2009/40/ЄС (ОВ L 173 від 8.7.2010, с. 74).

¹⁰ Директива Європейського Парламенту та Ради 2009/40/ЄС від 06 травня 2009 року про перевірку технічного стану колісних транспортних засобів та їхніх причепів на придатність до експлуатування (ОВ L 141 від 6.6.2009, с. 12).

РОЗДІЛ I ПРЕДМЕТ, ВИЗНАЧЕННЯ ТА СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

Стаття 1

Предмет

Ця Директива встановлює мінімальні вимоги до системи періодичного технічного контролю придатності транспортних засобів до експлуатації на дорогах загального користування.

Стаття 2

Сфера дії

1. Ця Директива стосується транспортних засобів з конструктивною максимальною швидкістю більше 25 км/год категорій, що визначені Директивами 2002/24/ЄС, 2003/37/ЄС та 2007/46/ЄС:

– транспортні засоби, спроектовані і побудовані в основному для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають не більше восьми місць для сидіння, крім місця водія – транспортні засоби категорії M₁,

– транспортні засоби, спроектовані і побудовані в основному для перевезення пасажирів та їх багажу, що мають більше восьми місць для сидіння, крім місця водія – категорії M₂ і M₃,

– транспортні засоби, спроектовані і виготовлені для перевезення переважно вантажів, що мають максимальну масу не більше 3,5 т – категорія N₁,

– транспортні засоби, спроектовані і побудовані для перевезення переважно вантажів, дозволена максимальна маса яких перевищує 3,5 т – категорії N₂ і N₃,

– причіп, спроектований і побудований для перевезення вантажів або пасажирів, а також для проживання осіб, з максимальною масою понад 3,5 тонни – категорій O₃ і O₄,

– з 01 січня 2022 року дво- або триколісні транспортні засоби – категорії L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} і L_{7e} з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 125 см³,

– колісні трактори категорії T₅^{*}, що використовуються переважно на дорогах загального користування, з максимальною конструктивною швидкістю більш як 40 км/год.

2. Держави-члени можуть виключити із сфери застосування цієї Директиви зареєстровані на її території такі транспортні засоби:

– які експлуатують або використовують у виняткових умовах, та транспортні засоби, які не будуть ніколи, або майже ніколи, використовуватися на дорогах загального користування, такі як історичні транспортні засоби або спортивні транспортні засоби,

– власники яких підпадають під дипломатичну недоторканість,

– що використовуються збройними силами, силами, відповідальними за підтримання законності і правопорядку, пожежними службами, службами цивільної оборони або які надають послуги швидкої допомоги і порятунку,

– що використовуються у садівництві, лісовому господарстві, сільському господарстві або рибальстві винятково на території певної держави-члена, і головним чином у відповідних районах, де така діяльність має місце в тому числі на польових дорогах, в лісі і на сільськогосподарських полях,

– що використовуються винятково на невеликих островах або в малонаселених районах,

– спеціалізовані для перевезення цирку і парку розваг з максимальною конструктивною швидкістю, що не перевищує 40 км/год і тільки на території держави-члена,

– категорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} і L_{7e} з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 125 см³ у разі, коли держави-члени ввели ефективні альтернативні заходи безпеки дво- або триколісних транспортних засобів, беручи до уваги, зокрема, статистичні дані з безпеки дорожнього руху за останні п'ять років.

Держави-члени повинні інформувати Комісію про такі винятки.

3. Держави-члени можуть впроваджувати національні вимоги до перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів, зареєстрованих на їх

* Згідно із статтею 4 «Категорії транспортних засобів» Регламенту (ЄС) № 167/2013 категорії T₅ не існує: «Категорія T охоплює всі колісні трактори; кожна категорія колісних тракторів, описана у пунктах 2-8, доповнюється в кінці індексом (2) або «b» залежно від конструктивної швидкості: (a) a – для колісних тракторів з максимальною швидкістю, що нижче або дорівнює 40 км/год; (b) «b» - для колісних тракторів з максимальною швидкістю вище 40 км/год.» – прим. перекладача

території, але не охоплених цією Директивою, і транспортних засобів, наведених в пункті 2 цієї статті.

Стаття 3 **Визначення**

В цій Директиві застосовано такі єдині визначення:

1) «транспортний засіб» – будь-який нерейковий моторний транспортний засіб або його причіп;

2) «моторний транспортний засіб» – будь-який колісний механічний транспортний засіб, який урухомлює власне джерело енергії, з максимальною конструктивною швидкістю більше 25 км/год;

3) «причіп» – будь-який колісний транспортний засіб, що не має власного джерела енергії для урухомлення, спроектований і побудований для буксирування моторним транспортним засобом;

4) «напівпричіп» – будь-який причіп, призначений для з'єднання з моторним транспортним засобом таким чином, що частина його спирається на моторний транспортний засіб і значну частину його маси і маси вантажу несе моторний транспортний засіб;

5) «дво- або триколісний транспортний засіб» – будь-який двоколісний транспортний засіб, з причепом або без нього, і будь-який трицикл або квадрацикл;

6) «транспортний засіб, зареєстрований в державі-члені» – транспортний засіб, зареєстрований або допущений до експлуатування в державі-члені;

7) «транспортний засіб історичний» – транспортний засіб, який визнає історичним держава-член реєстрації або один з її уповноважених на таке визнання органів та відповідає всім з таких умов:

– був виготовлений або зареєстрований вперше принаймні 30 років тому,

– його тип, описаний як це визначено у відповідному праві Союзу або національному законодавстві, більше не виготовляють,

– зберігається і підтримується в своєму початковому історичному стані і в нього не внесено ніяких істотних змін в технічних характеристиках його основних складників;

8) «власник свідоцтва про реєстрацію» – означає юридичну або фізичну особу, на ім'я або на найменування якої зареєстровано транспортний засіб;

9) «перевірка придатності до експлуатації» – перевірка згідно із додатком I, метою якої є забезпечення того, що транспортний засіб є безпечним

для експлуатації на дорогах загального користування і що він відповідає обов'язковим критеріям безпеки й охорони довкілля;

10) «затвердження конструкції» – процедура, за допомогою якої держава-член підтверджує, що транспортний засіб задовольняє відповідним адміністративним положенням та технічним вимогам, визначеним в Директиві 2002/24/ЄС, Директиві 2003/37/ЄС та 2007/46/ЄС;

11) «недоліки» – технічні дефекти та інші невідповідності, виявлені під час перевірки придатності до експлуатації;

12) «сертифікат придатності до експлуатації» – протокол перевірки придатності до технічної експлуатації транспортного засобу, виданий компетентним органом або пунктом технічного контролю, що містить результати контролю придатності до експлуатації;

13) «експерт технічний з промислової безпеки з питань перевірки придатності до експлуатації» («інспектор») – особа, уповноважена державою-членом або її компетентним органом на проведення перевірок придатності до експлуатації транспортних засобів в пунктах технічного контролю або, якщо це можливо, від імені компетентного органу;

14) «компетентний орган» – державна організація або орган комунальної власності, на які держава-член поклала відповідальність за управління системою перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів, у тому числі виконання перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів у разі необхідності;

15) «пункт технічного контролю» – державна, комунальна або приватна організація, уповноважена державою-членом здійснювати перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів;

16) «наглядний орган» – державна організація або орган комунальної власності, створені державою-членом, відповідальні за нагляд за пунктами технічного контролю. Наглядний орган може бути частиною компетентного органу або компетентним органом;

17) «невеликий острів» – острів, що нараховує менше 5000 жителів, не пов'язаний з іншими частинами території за допомогою мостів або тунелів;

18) «малонаселений район» – визначена ділянка з щільністю населення менше 5 осіб на квадратний кілометр;

19) «дорога загального користування» – дорога для загального використання, місцевого, регіонального чи національного значення, головна дорога, швидкісна або автострада.

РОЗДІЛ II ЗАГАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКИ

Стаття 4 Зобов'язання

1. Кожна держава-член забезпечує такі умови, щоб транспортні засоби, зареєстровані на її території, проходили періодичну перевірку придатності до експлуатації відповідно до цієї Директиви в пунктах технічного контролю, уповноважених державою-членом, в якій транспортний засіб зареєстровано.

2. Перевірку придатності до експлуатації забезпечує держава-член реєстрації транспортного засобу через компетентний орган, якому держава-член таке доручила, або через організації чи установи, створені та контрольовані державою-членом, зокрема через уповноважені приватні організації.

3. Відповідно до принципів, викладених в Регламенті (ЄС) № 715/2007 Європейського Парламенту і Ради⁽¹¹⁾ та Регламенті (ЄС) № 595/2009 Європейського Парламенту та Ради⁽¹²⁾ до 20 травня 2018 року Комісія приймає як виконавчі нормативно-правові акти:

а) перелік технічної інформації щодо гальмової системи, системи керування, оглядовості, зовнішніх світлових приладів, світловідбивачів, складників електричної мережі, осей, коліс, шин, підвіски, шасі, прикріплених до шасі інших складників, які необхідно перевіряти на придатність до експлуатації, і застосування рекомендованих методів перевірки відповідно до пункту 3 додатку I; а також

б) докладні правила, що стосуються формату даних і процедур для доступу до відповідної технічної інформації.

Ці виконавчі акти приймаються відповідно до процедури підтвердження, зазначеної в пункті 2 статті 19.

Виробники надають технічну інформацію, зазначену в першому абзаці пункту а), пунктам технічного контролю і відповідним компетентним органам на недискримінаційній основі безкоштовно або за розумною ціною.

Комісія має вивчити можливість створення єдиного центру доступу до таких інформаційних технологій.

4. Держави-члени повинні забезпечити, щоб національне законодавство встановлювало відповідальність за утримання транспортного засобу в стані його гарантованої безпечності і придатності до технічної експлуатації.

РОЗДІЛ III

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ СТОСОВНО ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Стаття 5

Періодичність перевірки транспортних засобів

1. Транспортні засоби слід піддавати перевірці придатності до експлуатації принаймні з такими інтервалами, не зашкоджуючи періоду перевірок, застосовуваному у державах-членах відповідно до пункту 3:

а) транспортні засоби категорій M_1 і N_1 : чотири роки після дати першої реєстрації транспортного засобу, а потім кожні два роки;

б) транспортні засоби категорії M_1 , що використовуються як таксі або машини швидкої допомоги, а також категорій M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 і O_4 : через один рік після дати першої реєстрації, і далі щорічно;

с) транспортні засоби категорії T_5 , які використовують переважно на дорогах загального користування з метою комерційних вантажних перевезень: через чотири роки після дати першої реєстрації транспортного засобу, а потім кожні два роки.

2. Держави-члени повинні визначити належну періодичність, з якою транспортні засоби категорій L_{3e} , L_{4e} , L_{5e} та L_{7e} , з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 125 см³, слід піддавати перевірці придатності до експлуатації.

3. Держави-члени або компетентні органи можуть визначити достатній строк, щоб перевіряти придатність до експлуатації, з меншою періодичністю, ніж зазначено в пункті 1.

4. Незалежно від дати останньої перевірки на придатність до експлуатації держава-член або відповідний компетентний орган можуть вимагати, щоб транспортний засіб було перевірено на придатність до експлуатації до настання дат, наведених у пунктах 1 і 2, у таких випадках:

– після аварії, яка зачепила основні елементи, що впливають на безпечність транспортного засобу, наприклад, колеса, підвіску, зони деформації, системи подушок безпеки, систему керування або гальмування,

– у разі зміни або модифікування систем і складників, що впливають на безпечність транспортного засобу і захист довкілля,

– у разі зміни власника свідоцтва про реєстрацію,

– якщо пробіг транспортного засобу досяг 160 000 км,

– у тих випадках, коли безпечність технічного стану перебуває під значною загрозою.

Стаття 6

Зміст та методи перевірки

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб для категорій транспортних засобів, що охоплюються цією Директивою, за винятком категорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} і L_{7e} з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 125 см³, перевірки придатності до експлуатації охоплювали щонайменше сфери, визначені в пункті 2 Додатку I.

2 Стосовно будь-якої сфери, відповідно до пункту 1, компетентні органи держави-члена або пункти технічного контролю повинні виконувати перевірку придатності до експлуатації, враховуючи принаймні елементи, зазначені в пункті 3 додатку I, та використовувати рекомендовані або еквівалентні методи, затверджені компетентним органом, які можна застосовувати для перевірки цих елементів, відповідно до пункту 3 додатку I. Перевірка може також включати в себе перевірку відповідності частин і компонентів транспортного засобу обов'язковим характеристикам безпечності і безпеки докільця, які були чинними на момент затвердження або, де це має місце, після модернізації.

Випробування виконують з використанням наявних в даний час методів та обладнання без розбирання або зняття будь-якої частини автомобіля за допомогою інструментів.

3 Держави-члени повинні визначити сфери перевірки, предмети і відповідні методи дослідження для транспортних засобів категорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} і L_{7e} з робочим об'ємом циліндрів двигуна понад 125 см³.

Стаття 7

Оцінка недоліків

1. Для кожного елемента, що підлягає перевірці, в додатку I наведено мінімальний перелік можливих недоліків із зазначенням їх вагомості.

2. Недоліки, встановлені під час перевірки, класифікують в одній з таких категорій:

а) незначні недоліки без істотного впливу на безпечність транспортного засобу або впливу на докільця, а також інші незначні невідповідності;

б) істотні недоліки, які можуть зашкодити безпечності транспортного засобу або справляти негативний вплив на докільця, або становлять небезпеку для інших учасників дорожнього руху, або мають інші істотні невідповідності;

с) небезпечні недоліки, які являють собою пряму і безпосередню загрозу для безпеки дорожнього руху або докільця, що надає право державі-члену або її

компетентному органу припинити використання транспортного засобу на дорогах загального користування.

3. Транспортний засіб, який має недоліки, включені до більш ніж однієї категорії, зазначеної в пункті 2, відносять до категорії, що відповідає найбільш вагомому недоліку. Транспортний засіб, в якому кількість недоліків, виявлених в одній сфері, що були визначені в ході перевірки, зазначеної в пункті 2 додатку I, можна віднести до наступної більш серйозної категорії недоліків, якщо можна довести, що спільний вплив цих дефектів становить більшу загрозу для безпеки дорожнього руху.

Стаття 8

Сертифікат придатності до експлуатації

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб пункти технічного контролю або, в разі необхідності, компетентні органи, які виконали перевірку придатності до експлуатації транспортного засобу, видавали сертифікат придатності до експлуатації зі стандартними елементами, відповідними згармонізованим кодам ЄС, які визначено в Додатку II.

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб пункти технічного контролю або, в разі необхідності, компетентні органи, які виконали перевірку придатності до експлуатації транспортного засобу, видавали уповноваженій особі, яка надала транспортний засіб на перевірку, сертифікат придатності до експлуатації або – у разі встановлення електронної бази даних сертифікатів придатності до експлуатації – завірену роздруківку такого сертифікату.

3. В рамках статті 5, у разі перереєстрації транспортного засобу вже зареєстрованого в іншій державі-члені, кожна держава-член повинна визнавати сертифікат придатності до експлуатації, виданий іншою державою-членом, як виданий нею, за умови, що сертифікат придатності до експлуатації виданий раніше і чинний в межах періоду, передбаченого для періодичного обов'язкового технічного контролю з боку держави-члена, яка виконує перереєстрацію. У разі сумнівів, держава-член під час перереєстрації може перевірити чинність сертифіката придатності до експлуатації до його визнання. Держави-члени повинні надати Комісії опис сертифіката придатності до експлуатації до 20 травня 2018 року. Комісія інформує Комітет, визначений у статті 19. Цей пункт не стосується транспортних засобів категорій L_{3e}, L_{4e}, L_{5e} і L_{7e}.

4. В рамках пункту 4 статті 5 та пункту 3 цієї статті держави-члени повинні визнавати чинність сертифіката придатності до експлуатації в разі зміни власника транспортного засобу та наявності переконливого підтвердження періодичної перевірки придатності до експлуатації.

5. Починаючи з 20 травня 2018 року, але не пізніше, ніж 20 травня 2021 року, пункти технічного контролю передають в електронному вигляді компетентним органам держави-члена інформацію, що міститься в сертифікатах придатності до експлуатації, які вони видали. Інформація повинна бути надана впродовж розумного строку після видачі кожного сертифіката придатності до експлуатації. Після останньої з цих дат пункт технічного контролю може передавати відповідну інформацію компетентним органам в будь-якій іншій формі. Держави-члени повинні визначити період, впродовж якого компетентний орган повинен зберігати інформацію. Цей період не може бути коротшим 36 місяців в рамках національних податкових систем держав-членів.

6. Держави-члени повинні забезпечити, щоб для контролю показів одометра, якщо він стандартно встановлений, інформація про попередню перевірку придатності до експлуатації була доступна технічним експертам з питань перевірки технічного стану, щойно вона стає доступною в електронному вигляді. Виявлені маніпуляції з показами механічного одометра для зменшення або підміни величини пробігу підлягають ефективним, пропорційним, стримуючим і недискримінаційним покаранням.

7. Держави-члени повинні гарантувати, щоб результати перевірки придатності до експлуатації були без затримки передані або надані в електронному вигляді органу, відповідальному за реєстрацію транспортного засобу. Повідомлення повинно включати інформацію, що міститься в сертифікаті придатності до експлуатації.

Стаття 9

Дії у разі виявлення недоліків технічного стану

1. У випадку виявлення тільки незначних недоліків, вважається, що перевірку придатності до експлуатації було проведено з позитивним результатом, дефекти усувають, а транспортний засіб не підлягає повторній перевірці.

2. У разі виявлення істотних недоліків результати перевірки придатності до експлуатації вважають негативними. Держава-член або компетентний орган визначає термін, протягом якого транспортний засіб у разі необхідності може використовуватися до повторного інспектування. Повторну перевірку придатності до експлуатації виконують в термін, визначений державою-членом або компетентним органом, але не довший, ніж два місяці від останньої перевірки.

3. У разі виявлення небезпечних недоліків результати перевірки придатності до експлуатації вважають негативними. Держава-член або компетентний орган можуть прийняти рішення про те, що такий транспортний засіб не можна використовувати на дорогах загального користування та дозвіл на його експлуатацію припинити на певний період, без вимог нового процесу

реєстрації, до того часу, як недоліки буде усунено та надано новий сертифікат придатності до експлуатування, який підтверджуватиме, що транспортний засіб перебуває у відповідному технічному стані.

Стаття 10

Докази перевірки придатності до експлуатації

1. Пункт технічного контролю або, у разі необхідності, компетентний орган держави-члена, що провели перевірку придатності до експлуатації транспортного засобу, зареєстрованого на його території, видає на кожний транспортний засіб, що отримав позитивні результати перевірки, доказ, наприклад, позначку на реєстраційних документах транспортного засобу, наклейку, сертифікат або будь-який інший легко доступний інформаційний предмет. У доказі зазначають дату, до настання якої належить подати транспортний засіб на нову перевірку придатності до експлуатації.

Держави-члени повинні повідомити Комісії опис доказу до 20 травня 2018 року. Комісія свою чергу інформує Комітет відповідно до статті 19.

2. Якщо транспортний засіб, який перевіряють, належить до категорії транспортних засобів, що не підлягає реєстрації у державі-члені, в якій його допускають до руху, держава-член може вимагати розміщення доказу придатності до експлуатації на транспортному засобі на видному місці.

3. Для цілей забезпечення вільності ринку кожна держава-член визнає сертифікати придатності до експлуатації, видані пунктом технічного контролю або компетентним органом іншої держави-члена відповідно до пункту 1.

РОЗДІЛ IV

АДМІНІСТРАТИВНІ ПРИПИСИ

Стаття 11

Устаткування та прилади для перевірки придатності до експлуатації

1. Держави-члени повинні гарантувати, щоб устаткування та прилади, використовувані для перевірки придатності до експлуатації задовольняли мінімальним технічним вимогам, наведеним у додатку III.

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб пункти технічного контролю або, у разі необхідності, компетентний орган підтримували технічний стан устаткування та приладів для проведення перевірки відповідно до вимог, наданих їхніми виробниками.

3. Прилади, використовувані для вимірювання необхідно періодично калібрувати відповідно до додатка III та випробовувати відповідно до вимог,

передбачених законодавством зацікавленої держави-члена або виробником приладів.

Стаття 12

Пункти технічного контролю

1. Пункти технічного контролю, в яких технічні експерти перевіряють придатність до експлуатації транспортних засобів, повинні бути уповноважені державою-членом або її компетентним органом.

2. Для задоволення мінімальних вимог щодо управління якістю пункти технічного контролю повинні відповідати вимогам, визначеним державою-членом, яка їх уповноважила. Пункти технічного контролю повинні забезпечити об'єктивність і високу якість перевірки придатності до експлуатації транспортних засобів.

Стаття 13

Технічні експерти з питань перевірки придатності до експлуатації

1. Перевірка придатності до експлуатації транспортних засобів проводиться технічними експертами з питань перевірки придатності до експлуатації відповідно до мінімальних вимог щодо кваліфікації та професійної підготовки, наведених в додатку IV. Держави-члени можуть встановлювати додаткові вимоги до кваліфікації та належної підготовки технічних експертів з питань перевірки придатності до експлуатації.

2. Компетентні органи, або в окремих випадках, затверджені навчальні центри видають свідоцтва про відповідність технічних експертів з питань перевірки придатності до експлуатації мінімальним вимогам щодо кваліфікації та професійної підготовки. Свідоцтво має містити як мінімум інформацію, зазначену в пункті 3 додатку IV.

3. Технічні експерти з питань перевірки придатності до експлуатації, які на 20 травня 2018 року вже працюють чи уповноважені компетентним органом держави-члена або пунктом технічного контролю, звільняються від вимог, встановлених у пункті 1 додатку IV.

4. Технічний експерт з питань перевірки, який перевіряє придатність транспортних засобів до експлуатації, повинен бути вільним від будь-якого конфлікту інтересів для того, щоб зацікавлені держава-член або компетентний орган були певні у високому рівні неупередженості та об'єктивності.

5. Особа, яка надала транспортний засіб на перевірку придатності до експлуатації, має бути поінформована про будь-які виявлені недоліки транспортного засобу, що вимагають ремонту.

6. Результати перевірки придатності до експлуатації можуть бути змінені залежно від обставин наглядовим органом або згідно з процедурою, визначеною

компетентним органом, тільки якщо результати перевірки придатності до експлуатації містять очевидну помилку.

Стаття 14

Нагляд за пунктами технічного контролю

1 Держави-члени повинні забезпечити, щоб пункти технічного контролю підлягали нагляду.

2 Наглядовий орган повинен виконувати, принаймні, завдання, передбачені в пункті 1 додатку V, а також відповідати вимогам, викладеним в пунктах 2 і 3 цього додатка.

Держави-члени повинні зробити загальнодоступними приписи та процедури, що охоплюють організацію, завдання та вимоги, у тому числі вимоги щодо незалежності, застосовні до персоналу контролюючого органу.

3. Пункти технічного контролю, безпосередньо керовані компетентним органом, звільняються від вимог, що стосуються уповноваження і нагляду, у випадках, коли наглядовий орган є частиною компетентного органу.

4. Вважається, що вимоги пунктів 2 і 3 цієї статті державами-членами дотримані, якщо пункти технічного контролю акредитовані відповідно до Регламенту (ЄС) № 765/2008.

РОЗДІЛ V

СПІВПРАЦЯ ТА ОБМІН ІНФОРМАЦІЄЮ

Стаття 15

Адміністративна співпраця між державами-членами

1. Держави-члени повинні призначити національний контактний пункт для обміну інформацією з іншими державами-членами та Комісією з питань застосування цієї Директиви.

2. Держави-члени повинні повідомити Комісії найменування та контактні дані національних контактних пунктів до 20 травня 2015 року, а також без затримки повідомляти її про будь-які зміни в цих питаннях. Комісія складає список усіх контактних пунктів і направляє його до держав-членів.

Стаття 16

Електронна база обміну інформацією про транспортні засоби

Комісія повинна вивчити доцільність, витрати і вигоди, пов'язані із створенням електронної бази для обміну інформацією про транспортні засоби, надаючи перевагу існуючим та вже реалізованим рішенням щодо міжнародного обміну даними з метою мінімізації витрат та уникнення дублювання.

Розглядаючи це питання, Комісія розгляне оптимальні шляхи ув'язування існуючих національних систем з метою сприяння обміну інформацією про дані щодо перевірок придатності транспортних засобів до експлуатації та показів одометрів між компетентними органами держав-членів, відповідальними за перевірку придатності до експлуатації, реєстрацію та затвердження транспортних засобів, пунктами технічного контролю, виробниками випробувального і вимірювального устаткування і виробниками транспортних засобів.

Комісія проаналізує також доцільність, витрати і вигоди, пов'язані із збиранням і зберіганням наявної інформації про основні елементи безпеки транспортних засобів, які потрапили в серйозні аварії, а також забезпечення можливості доступу до інформації про історію аварій та покази одометрів в анонімній формі для технічних експертів з питань перевірки придатності до експлуатації, власників свідоцтв про реєстрацію та експертів з розслідування інцидентів.

РОЗДІЛ VI ДЕЛЕГОВАНІ І ВИКОНАВЧІ АКТИ

***Стаття 17* Делеговані акти**

Комісія має повноваження ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 18 для того, щоб:

– актуалізувати єдині позначки категорій транспортних засобів, зазначених у пункті 1 статті 2 і пунктах 1 та 2 статті 5, в разі змін, пов'язаних зі змінами в законодавстві про затвердження типу транспортного засобу, зазначених у пункті 1 статті 2, не змінюючи обсяги і частоту перевірки придатності до експлуатації,

– актуалізувати пункт 3 додатку I у разі появи більш ефективних та дієвих методів випробувань, не розширюючи перелік елементів для перевірки придатності до експлуатації,

– адаптувати пункт 3 додатку I після позитивної оцінки витрат і вигод у зв'язку з переліком контрольованих елементів, методів, критеріїв визнання технічного стану транспортного засобу як незадовільного і оцінки його недоліків, що буде розглядатися в разі зміни обов'язкових вимог для затвердження типу в законодавстві Союзу стосовно безпечності технічного стану транспортного засобу або довкілля.

***Стаття 18* Виконання делегованих повноважень**

1. Повноваження приймати делеговані акти надається Комісії на умовах, викладених в цій статті.

2. Повноваження приймати делеговані акти, зазначені в статті 17, покладаються на Комісію протягом п'яти років з 19 травня 2014 року. Комісія складає звіт відповідно до переданих владних повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до кінця п'ятирічного періоду. Делегування повноважень буде автоматично продовжуватися на періоди однакової тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не заперечить проти цього не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного періоду.

3. Делеговані повноваження, визначені в статті 17, можуть бути відкликані в будь-який момент Європейським Парламентом чи Радою. Рішення про відкликання зупиняє надання повноважень, визначених у цьому рішенні. Воно набирає чинності на наступний день після його опублікування в Офіційному віснику Європейського Союзу або пізніше із зазначенням дати у цьому рішенні. Це не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, що вже діють.

4. Без затримки після прийняття делегованого акту Комісія повідомляє про нього одночасно Європейський Парламент та Раду.

5. Делегований акт, прийнятий відповідно до статті 17, набирає чинності тільки тоді, коли ні Європейський Парламент, ні Рада не надасть заперечень протягом двох місяців після повідомлення Європейського Парламенту та Ради про цей акт, або якщо до цієї дати, Європейський Парламент і Рада одночасно повідомлять Комісію, що вони не заперечують. Цей період може бути подовжений на два місяці з ініціативи Європейського Парламенту чи Ради.

Стаття 19

Процедура Комітету

1 Комісії повинен допомагати комітет («Комітет з питань перевірки придатності до експлуатації»). Комітет повинен бути таким, що відповідає нормам Регламенту (ЄС) № 182/2011.

2 У разі посилань на даний пункт застосовується стаття 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011. Якщо цей комітет не висловлює ніякої думки, Комісія не затверджує проект акту і застосовує третій підпункт пункту 4 статті 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

РОЗДІЛ VII

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 20

Складання звітів

1. До 30 квітня 2020 року Комісія надає Європейському Парламенту і Раді звіт про впровадження і наслідки цієї Директиви, зокрема щодо рівня гармонізації періодичного обов'язкового технічного контролю придатності транспортних засобів до експлуатації, ефективності положень, що стосуються

сфери його застосування, частоти перевірки придатності до експлуатації, взаємного визнання сертифікатів придатності до експлуатації в разі перереєстрації транспортних засобів, що походять з іншої держави-члена, і результати аналізу доцільності введення платформи для обміну інформацією про транспортні засоби, згадані в статті 16. Цей звіт також включає аналіз необхідності поновлення додатків, зокрема в світлі технічного прогресу і практики. Звіт слід передавати після консультацій з комітетом, згаданим у статті 19, та, в разі необхідності, супроводжувати законодавчими пропозиціями.

2. Не пізніше 30 квітня 2019 року Комісія надає Європейському Парламенту та Раді звіт, оснований на незалежних дослідженнях, про ефективність розширення сфери застосування цієї Директиви на легкі причепа та дво- або триколісні транспортні засоби. Цей звіт повинен містити оцінку безпеки дорожнього руху в ЄС і порівнювати результати національних оцінок безпеки дорожнього руху для кожної з підкатегорій транспортних засобів категорій L залежно від середньої відстані, пройденої цими транспортними засобами. Зокрема, Комісія має оцінити, чи є норми і вартість періодичних перевірок придатності до експлуатації кожної категорії транспортних засобів пропорційними поставленим цілям у сфері безпеки дорожнього руху. Звіт має супроводжуватися докладними оцінками впливу, а також аналізом витрат і вигод на всій території Союзу, враховуючи особливості держав-членів. Звіт має бути оприлюднений принаймні за шість місяців до подачі будь-яких законодавчих пропозицій, у разі необхідності розширення сфери дії цієї Директиви на нові категорії транспортних засобів.

Стаття 21

Санкції

Держави-члени повинні встановити приписи щодо санкцій, застосовуваних до порушень положень цієї Директиви, та вжити всіх необхідних заходів для забезпечення їх реалізації. Санкції повинні бути ефективними, пропорційними, стримуючими і недискримінаційними.

Стаття 22

Перехідні положення

1. Держави-члени можуть дозволити на строк не більше п'яти років після 20 травня 2018 року використання устаткування та приладів для перевірки, про які йдеться в статті 11, що не відповідають мінімальним вимогам, наведеним у додатку III, щоб проводити перевірки придатності до експлуатації.

2. Держави-члени повинні застосувати вимоги, викладені в додатку V, не пізніше 1 січня 2023 року.

Стаття 23

Транспозиція

1. Держави-члени повинні прийняти і опублікувати до 20 травня 2017 року закони, правила та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви. Вони повинні негайно інформувати про це Комісію.

Держави-члени повинні застосовувати ці положення з 20 травня 2018 року.

Приписи, прийняті державами-членами, мають містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися посиланням у разі їх офіційного опублікування. Способи такого посилання повинні бути встановлені державами-членами.

2. Держави-члени повинні повідомляти Комісії текст основних положень національного законодавства, які вони приймають у рамках дії цієї Директиви.

Стаття 24

Втрата чинності

Директива 2009/40/ЄС втрачає чинність з 20 травня 2018 року.

Стаття 25

Набрання чинності

Ця Директива набирає чинності на двадцятий день після її опублікування в Офіційному віснику Європейського Союзу

Стаття 26

Адресати

Ця Директива адресована державам-членам.

Вчинено в Брюсселі 03 квітня 2014 року.

Від імені Європейського Парламенту
М. SCHULZ
Голова

Від імені Ради
Д. KOURKOULAS
Голова

ДОДАТОК I

МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ОБСЯГУ І МЕТОДІВ ПЕРЕВІРКИ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Цей додаток визначає системи та складники транспортного засобу, які повинні бути перевірені, і містить докладний опис рекомендованих методів перевірки і критеріїв, які мають бути використані для визначення чи є стан транспортного засобу задовільним.

Перевірка придатності до експлуатації повинна охоплювати, принаймні, елементи, перераховані в пункті 3 нижче, в частині, що стосується обладнання, встановленого в транспортному засобі в даній державі-члені. Перевірка може також стосуватися перевірки відповідності частин і складників транспортного засобу необхідним характеристикам безпечності і убезпечення навколишнього середовища, які були чинними на момент затвердження або, чого це стосується, після переобладнання.

Якщо конструкція транспортного засобу не дозволяє використовувати методи випробувань, викладені в цьому додатку, випробування проводять відповідно до рекомендованих методів випробувань, які затверджує компетентний орган. Компетентний орган повинен бути впевненим у дотриманні належних стандартів безпечності та охорони навколишнього середовища.

Всі елементи, перераховані нижче, підлягають обов'язковій перевірці в процесі періодичної перевірки придатності до експлуатації, за винятком елементів, позначених (X), які пов'язані з технічним станом транспортного засобу і його придатністю до застосування на дорозі, але їх контроль не є обов'язковим для розгляду придатності до експлуатації транспортного засобу.

«Критерій визнання технічного стану незадовільним» не застосовують, коли він стосується вимог, що не були обов'язковими в рамках відповідних приписів затвердження на момент першої реєстрації, першого введення транспортного засобу в експлуатацію або вимог, що стосуються його після переобладнання.

Якщо метод перевірки зазначено як «візуальний», додатково до огляду даних складників, в разі необхідності, технічний експерт з питань перевірки придатності до експлуатації повинен також перевірити їх на дотик, оцінити акустичну шумність або застосувати будь-які інші відповідні методи перевірки без використання інструментів.

2. СФЕРА ПЕРЕВІРКИ

Перевірка повинна охоплювати щонайменше таке:

0. Ідентифікація транспортного засобу.
1. Система гальмування.
2. Система кермування
3. Оглядовість.
4. Освітлювальне обладнання та частини електричної системи.
5. Осі, колеса, шини, підвіска.
6. Шасі та кріпильні елементи шасі.
7. Інше обладнання.
8. Емісії.
9. Додаткові перевірки транспортних засобів категорій M₂ та M₃, що перевозять пасажирів.

3. ОБСЯГ І МЕТОДИ ПЕРЕВІРКИ; ОЦІНКА НЕДОЛІКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Перевірка охоплює, принаймні, перевірку складових частин і повинна проводитися відповідно до мінімальних вимог і рекомендованих методів, наведених в таблиці нижче.

Кожний складник і систему, що перевірялися, оцінюють відповідно до критеріїв, викладених у таблиці відповідно до індивідуальних випадків.

Недоліки, не перераховані в цьому додатку, оцінюють з точки зору загрози, яку вони становлять для безпеки дорожнього руху.

Об'єкт перевірки	Метод	Критерій визнання технічного стану незадовільним	Недоліки		
			незначні	істотні	небезпечні
0. Ідентифікація транспортного засобу					

0.1. Реєстраційний номер (якщо обов'язковий на підставі вимог ⁽¹⁾)	Перевірка візуальна	а) Номерна табличка/-и відсутні або їх закріплення таке, що можуть відпасти б) Напис відсутній або не читається с) Не відповідає документам або записам про транспортний засіб		X X X	
0.2. Ідентифікаційний номер транспортного засобу/серійний номер шасі/транспортного засобу	Перевірка візуальна	а). Номер відсутній, або його неможливо відшукати		X	
		б.) Номер не комплектний, або номер не зчитуваний, або не відповідає документам транспортного засобу		X	
		с) Незчитувані документи транспортного засобу або є формальні неточності	X		
1. СИСТЕМА ГАЛЬМУВАННЯ					
1.1. Механічний стан та функціонування					
1.1.1. Обмежувач ходу педалі робочого гальмового механізму/рукоятки ручного гальмового механізму	Візуальна перевірка складників задіяної системи гальмування. <i>Примітка.</i> Транспортний засіб, що має гальмові системи з підсилювачами, перевіряють із вимкненим двигуном.	а) Надмірно тугий хід		X	
		б) Надмірний знос або люфт.		X	

<p>1.1.2. Стан педалі/рукоятки та вільний хід пристрою управління гальмами</p>	<p>Візуальна перевірка складників системи гальмування.</p> <p><i>Увага!</i> Транспортні засоби з допоміжними системами гальмування належить перевіряти з вимкненим двигуном</p>	<p>а) Надмірний або тугий вільний хід.</p> <p>Неможливо урухомити гальмовий механізм або він заблокований</p> <p>б) Педаль гальма не звільняється (послаблюється) належним чином.</p> <p>Якщо впливає на функційність</p> <p>с) Протиковзке покриття на педалі гальма відсутнє, нещільно прикріплене або зношене.</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>	
<p>1.1.3. Вакуумний насос або компресор і ресивери</p>	<p>Візуальна перевірка складників за нормального робочого тиску. Перевірити час, який потрібно, щоб розріджений або атмосферний тиск досягнув безпечних робочих значень і функціонування попереджувального пристрою, захисного клапана багатоконтурної системи та клапана регулювання тиску.</p>	<p>а) Недостатній/надмірний тиск у системі для принаймні чотирикратного загальмовування після подачі попереджувального сигналу (або аварійних показів приладу).</p> <p>Принаймні, двічі слід діяти на гальма після сигналу попереджувального пристрою (або коли манометр показує недостатній рівень тиску).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

		<p>b) Час, потрібний на досягнення безпечних робочих значень тиску/розрідження повітря, значно перевищує наведений у вимогах ⁽¹⁾</p> <p>c) Захисний клапан багатоконтурної системи або клапан регулювання тиску не функціює</p> <p>d) Витікання повітря з системи, що спричиняє помітне падіння тиску, або витікання повітря з відчутним звуком.</p> <p>e) Зовнішнє пошкодження, що може зашкодити функціонуванню гальмової системи.</p> <p>Аварійна гальмова система діє невідповідно</p>	X	X	X	X
--	--	---	---	---	---	---

		е) Невідповідне функціонування, індикатор попередження інформує про відмову		X	
1.1.7. Гальмові клапани (зворотні, розвантажувальні, регулюючі)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	а) Клапан пошкоджено або надмірний витік повітря. Впливає на функційність. б) Надмірна втрата оливи з компресора. с) Клапан небезпечно або невідповідно змонтований. д) Втрата або витік гальмової рідини. Впливає на функційність.	X	X	X
1.1.8. З'єднання з гальмовими системами причепа (електричні та пневматичні)	Роз'єднання та повторне з'єднання всіх з'єднань між тягачем та причепом.	а) Кран або самозапірний вентиль має дефект. Впливає на функційність. б) Кран або вентиль небезпечно або невідповідно змонтовано. Впливає на функційність. с) Надмірні витоки. Впливає на функційність.	X	X	X

		d) Невідповідне функціонування. Впливає на функційність		X	X
1.1.9. Ресивер стисненого повітря	Перевірка візуальна	a). Ресивер пошкоджений, або незначно скородований. Ресивер пошкоджений, скородований або негерметичний. b). Не відповідно діє пристрій зливу конденсату. Пристрій зливу конденсату не діє c) Ресивер ненадійно або невідповідно закріплено	X	X	X
1.1.10. Підсилювачі гальмової системи, головний циліндр (гідролічної системи)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи в процесі роботи в разі можливості	a) підсилювач гальмової системи пошкоджений або не діє Підсилювач не діє b) Головний циліндр пошкоджений, але гальмо діє. Головний циліндр несправний або протікає.		X	X

		<p>с) Невідповідне закріплення головного циліндра, але гальмовий механізм діє.</p> <p>Невідповідне закріплення головного циліндра, гальмовий механізм не діє</p> <p>d) Недостатній рівень гальмової рідини, нижче позначки мінімального рівня.</p> <p>Рівень гальмової рідини набагато нижче позначки мінімального рівня.</p> <p>Немає гальмової рідини</p> <p>е) Кришка бачка головного циліндра відсутня.</p> <p>f) Сигналізатор попередження про рівень гальмової рідини горить або несправний</p> <p>g) Невідповідне функціонування сигналізатора попередження про рівень гальмової рідини.</p>		X			X
			X				X
				X			X
			X				X
			X				X
1.1.11. Жорсткі трубопроводи гальмової системи	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи у разі можливості	а) Значний ризик аварії або розриву трубопроводів.					X

		б) Трубопроводи або з'єднання мають витіки (пневматична гальмова система).		X	
		Трубопроводи або з'єднання мають витіки (гідравлічна гальмова система).			X
		с) Трубопроводи пошкоджені або надмірно скородовані		X	
		Вплив на гальмову систему у зв'язку з блокуванням або неминучим ризиком витіку.			X
		д). Трубопроводи переплутані.	X		
		Ризик пошкодження.		X	
1.1.12. Еластичні шланги гальмової системи	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи у разі можливості	а) Значний ризик розриву або тріщини. (б) Шланги пошкоджені, зношені, сплутані або закороткі. Шланги пошкоджені або зношені.	X		X
				X	

		<p>с) Шланги або їх з'єднання протікають (Пневматична гальмова система).</p> <p>Шланги або їх з'єднання протікають (гідролічна гальмова система).</p> <p>д) Надмірне здуття шлангів під тиском</p> <p>Пошкоджена тканина корду</p> <p>е) Шланги поруваті.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>1.1.13. Гальмові накладки і колодки</p>	<p>Перевірка візуальна</p>	<p>а) Накладки надмірно зношені (досягнуто знак обмеження зносу)</p> <p>Накладки надмірно зношені (не видно знак обмеження зносу).</p> <p>б) Накладки забруднені (олива, мастило тощо).</p> <p>Впливає на дію гальмового механізму</p> <p>с) Накладки відсутні або неправильно змонтовані</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

		<p>е). Занадто маленький або занадто великий хід поршневого механізму або діафрагми.</p> <p>На роботу гальмового механізму впливає недостатній неробочий хід</p> <p>ф). Пиловик пошкоджений.</p> <p>Пиловик відсутній або надмірно пошкоджений.</p>		X			X
1.1.17. Регулятор гальмових сил.	Перевірка елементів візуальна під час роботи у разі можливості	<p>а). З'єднани мають дефекти.</p> <p>б). З'єднани невідповідно налаштовано.</p> <p>с). Регулятор заклинив або не функціює (АВС діє).</p> <p>Регулятор заклинив або не функціює (АВС не діє).</p> <p>д). Регулятор гальмових сил відсутній (якщо передбачено)</p> <p>е). Відсутня табличка з технічними даними</p> <p>ф). Технічні дані нерозбірливі або не відповідають вимогам¹</p>		X	X	X	X

1.1.18. Механізми автоматичного регулювання та індикатори зазору	Перевірка візуальна	а). Регулятор пошкоджено, затирання або неправильний рух, надмірний знос або його невідповідно складено б). Невідповідна дія регулятора зазору с). Невідповідна установка або заміна.		X X X	
1.1.19. Система сповільнення тривалої дії (якщо встановлена або обов'язкова)	Перевірка візуальна	а). Ненадійні з'єднання або закріплення. Негативно впливає на роботу гальмових механізмів. б). Система явно несправна або відсутня.	X	X X	
1.1.20. Автоматичність дії гальм причепа	Роз'єднання урухомника гальмового механізму між тягачем та причепом.	Гальмо причепа не вмикається автоматично після від'єднання причепа.			X

1.1.22. Клапани контрольного виводу (якщо встановлені або обов'язкові)	Перевірка візуальна	а). Відсутні. б). Пошкоджені. Несправні або нещільні.	X	X X	
1.1.23 Інерційне гальмо	Перевірка візуальна та підтвердження дії випробуванням	Недостатня ефективність		X	
1.2. Функціонування та ефективність робочої гальмової системи					
1.2.1. Функціонування	Під час перевірки на гальмовому стенді або, якщо це неможливо, під час перевірки на дорозі поступово задіювати гальма до досягнення максимального зусилля.	а). Невідповідне гальмове зусилля щонайменше на одному колесі. Немає гальмового зусилля щонайменше на одному колесі		X	X
		б). Гальмове зусилля на будь-якому з коліс менше ніж 70 % від максимального гальмового зусилля, зафіксованого на іншому колесі на тій самій осі. Або, в разі перевіряння на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії. Сила гальмування на даному колесі становить менше ніж 50 % від максимального значення гальмового зусилля на іншому колесі тієї ж осі в разі керованих осей.		X	X

		<p>с). Відсутня поступова зміна гальмового зусилля (рух з ривками).</p> <p>д). Невідповідна затримка у функціюванні гальмового механізму на будь-якому колесі.</p> <p>е). Надмірні коливання значень гальмових сил під час кожного повного оберту колеса.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	
<p>1.2.2. Ефективність</p>	<p>Перевірку виконують на гальмовому стенді або, якщо його не можна застосувати з технічних причин, з використанням деселерометра у процесі випробувань на дорозі. Автомобіль або причіп, максимальна дозволена маса яких перевищує 3500 кг, перевіряють відповідно до стандарту ISO 21069 або еквівалентними методами. Перевірки на дорозі виконують в сухих умовах на рівній прямій ділянці.</p>	<p>Ефективність менша ніж такі мінімальні значення ⁽¹⁾:</p> <p>1. Транспортних засобів, вперше зареєстрованих після 01 січня 2012 року:</p> <ul style="list-style-type: none"> – категорії M₁ 58 %; – категорій M₂ і M₃ 50 %; – категорії N₁ 50 %; – категорій N₂ і N₃ 50 %; – категорій O₂, O₃ і O₄: – напівпричепів 45 % ⁽²⁾; – причепів з дишлом 50 %; 	<p>X</p>	

		2. Транспортних засобів, вперше зареєстрованих до 01 січня 2012 року: – категорій M ₁ , M ₂ та M ₃ 50 % ⁽³⁾ ; – категорії N ₁ 45 %; – категорій N ₂ та N ₃ 43 % ⁽⁴⁾ ; – категорій O ₂ , O ₃ та O ₄ ⁽⁵⁾ : 40%;		X	
		3. Інші категорії. Категорії L (обидва гальмові механізми): – категорія L _{1e} 42 %; – категорії L _{2e} , L _{6e} 40 %; – категорія L _{3e} 50 %; – категорія L _{4e} 46 %; – категорія L _{5e} , L _{7e} 44 % Категорії L (гальмові механізми заднього колеса): – для всіх категорій 25 % від повної маси транспортного засобу. Забезпечено менше 50% із зазначених вище значень.		X	X
1.3. Функціонування системи аварійного гальма та її ефективність (якщо це окрема система)					

1.3.1. Функціонування	Якщо система аварійного гальма відокремлена від робочої гальмової системи, застосовують метод, визначений в пункті 1.2.1.	а). Невідповідне гальмове зусилля на одному або кількох колесах.		X	
		Відсутнє гальмове зусилля на одному або кількох колесах			X
		б). Гальмове зусилля на будь-якому колесі менше 70 % максимального зусилля, зафіксованого для іншого колеса на тій самій осі. Або, в разі перевіряння на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії.		X	
		Гальмове зусилля на даному колесі становить менше ніж 50 % максимального зусилля, зафіксованого для іншого колеса на тій самій осі у випадку керованих осей			X
		с). Відсутня поступова зміна гальмового зусилля (рух з ривками).		X	

1.3.2. Ефективність	Якщо система аварійного гальма відокремлена від робочої гальмової системи, застосовують метод, визначений в пункті 1.2.2.	Гальмове зусилля менше 50 % ⁽⁶⁾ значення для справної робочої гальмової системи, як визначено у пункті 1.2.2. для максимально допустимої маси. Забезпечено менше 50% із зазначених вище значень.		X	X
1.4. Функціонування та ефективність стоянкової гальмової системи					
1.4.1. Функціонування	Гальмові механізми вводять у дію під час випробування на гальмовому стенді	З одного боку транспортного засобу гальмові механізми не функціують. У разі перевірки на дорозі, транспортний засіб надмірно відхиляється від прямої лінії. Під час випробувань досягається менше ніж 50 % значення гальмового зусилля, про яке мова в пункті 1.4.2, відповідно до маси транспортного засобу		X	X

	допомогою електронного інтерфейсу управління автомобіля	<p>b). Сигнальний пристрій показує, що система несправна</p> <p>c). Давачі швидкості коліс відсутні або пошкоджені.</p> <p>d). Електромережу пошкоджено.</p> <p>e). Інші складники відсутні або пошкоджені.</p> <p>f) Система показує несправність через електронний інтерфейс управління автомобіля</p>	X	X	
1.7. Електронна гальмова система (EBS - EGC)	Перевірка візуальна і перевірка системи самодіагностування за допомогою електронного інтерфейсу управління автомобіля	<p>a). Сигнальний пристрій не функціонує</p> <p>b). Сигнальний пристрій показує, що система несправна</p> <p>c). Система показує несправність на електронний інтерфейс управління автомобіля</p>	X	X	X
1.8. Гальмова рідина	Перевірка візуальна	<p>Гальмова рідина забруднена або з осадом.</p> <p>Безпосередній ризик аварії.</p>	X		X
2. СИСТЕМА КЕРМУВАННЯ					
2.1. Технічний стан					
2.1.1. Стан кермового механізму	Транспортний засіб розташувати над оглядовою	a). Важкий хід механізму	X		

	<p>канавою або підняти за допомогою підіймача, ходові колеса підняти над поверхнею або розташувати на обертальних столах, повертати кермо від одного крайнього положення до іншого. Візуально перевіряти функціонування кермового механізму.</p>	<p>b). Скручений вал керма або знос зубчастого сектора вала.</p> <p>Впливає на функційність</p> <p>c). Надмірний знос зубчастого сектора вала.</p> <p>Впливає на функційність</p> <p>d). Надмірний люфт на шліцах вала.</p> <p>Впливає на функційність</p> <p>e). Підтікання</p> <p>Краплепадіння</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
<p>2.1.2. Стан закріплення механізму системи кермування</p>	<p>Транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або підняти за допомогою підіймача так, щоб вага транспортного засобу передавалася ходовими колесами на опорну поверхню, повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки або застосувати детектор люфту керма*. Візуально перевірити прикріплення корпусу кермового механізму до шасі.</p>	<p>a). Невідповідне закріплення корпусу кермового механізму.</p> <p>Кріплення небезпечно рухається або видиме відносне переміщення відносно шасі/кузова.</p> <p>b). Витягнуті отвори для закріплення на шасі.</p> <p>Значний вплив на надійність закріплення</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>

* Визначення «детектор люфту керма» див. в пункті 8 розділу I додатка III до цієї директиви – примітка перекладача.

		<p>с). Болти для закріплення відсутні або зламані.</p> <p>Значний вплив на надійність закріплення</p> <p>d). Тріщини корпусу механізму керма.</p> <p>Вплив на стабільність роботи чи закріплення корпусу.</p>	X	X
2.1.3. Стан механізму системи кермування	<p>Транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або підняти за допомогою підіймача так, щоб вага транспортного засобу передавалася ходовими колесами на опорну поверхню, повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки або застосувати детектор люфту керма. Візуально перевірити складники системи кермування на наявність зносу, тріщин та на безпечність</p>	<p>а). Відносний рух між складниками, які повинні бути закріплені.</p> <p>Надмірне переміщення складників або ймовірність роз'єднання</p> <p>б). Надмірний знос на стиках.</p> <p>Значна ймовірність роз'єднання</p>	X	X
		<p>с). Тріщини або деформація будь-якого складника.</p> <p>Впливає на функціонування.</p>	X	X
		<p>d). Відсутність пристроїв, що обмежують повертання</p>	X	

		<p>е). Зміщення складників (наприклад, поперечної кермової тяги або поздовжньої кермової тяги).</p> <p>ф). Небезпечна зміна конструкції³.</p> <p>Вплив на функціонування.</p> <p>g). Пиловик пошкоджений або зношений.</p> <p>Пиловик відсутній, або істотно зношений.</p>		X			X
2.1.4. Функціонування складників системи кермування	<p>Транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або підняти за допомогою підйомача так, щоб вага транспортного засобу передавалася ходовими колесами на опорну поверхню, увімкнути двигун (кермування з підсилювачем), повертати кермо за годинниковою стрілкою та проти годинникової стрілки або застосувати детектор люфту керма. Візуально перевірити складники системи кермування на наявність зносу, тріщини та безпечність</p>	<p>а). Складники системи кермування торкаються закріплених частин шасі</p> <p>б). Обмежувачі кута повороту коліс не функціують або відсутні</p>		X		X	
2.1.5. Підсилювач системи кермування	<p>Перевірити систему кермування щодо витоків та рівня гідравлічної рідини в резервуарі (якщо видимий). Ходові колеса розташувати на опорній поверхні, увімкнути двигун, перевірити чи функціонує система кермування з підсилювачем.</p>	<p>а). Витоки рідини або невідповідна дія</p> <p>б). Рідини недостатньо (рівень нижчий ніж зазначено).</p> <p>Недостатній об'єм робочої рідини</p>	X		X		

		c). Механізм підсилення не діє. Негативно впливає на систему кермування		X	X
		d). Тріщини або ненадійне закріплення. Негативно впливає на відповідність системи кермування		X	X
		e). Зміщення або забруднення складників. Негативно впливає на відповідність системи кермування		X	X
		f). Небезпечна зміна ³ конструкції Негативно впливає на відповідність системи кермування		X	X
		g). Кабелі/шланги пошкоджені, надмірно зкородовані. Негативно впливає на відповідність системи кермування		X	X
2.2. Кермо та кермова колонка					

		с). Дефекти закріплення. Значні дефекти закріплення		X		X
2.6. Електронна система кермування з підсилювачем (EPS)	Контроль візуальний та перевірка відповідності між кутом керма та кутом повороту коліс у разі ввімкнення/вимкнення двигуна	а). Індикатор недоліків EPS (MIL EPS) показує будь-яку несправність системи. б). Невідповідність між кутом повороту керма та кутом повороту коліс. Впливає на експлуатаційні властивості системи кермування с) Підсилювач не діє. д). Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу		X		X
3. ОГЛЯДОВІСТЬ						
3.1. Поле огляду	Візуальна перевірка з місця водія	Перешкода в межах поля обзору водія, що фізично заважає огляду спереду або з боків (поза зоною, яку очищають склоочисники вітрового скла)	X			

		Обмеження оглядовості в області, яку очищають склоочисники вітрового скла, або через зовнішні дзеркала.		X	
3.2. Стан стекол	Перевірка візуальна	а). Тріщини або зміни забарвлення вітрового скла або пластику (якщо це дозволено) (поза зоною, яку очищають склоочисники).	X		
		Зниження можливості огляду в зоні вітрового скла, де діють склоочисники, або не видно зовнішніх дзеркал.		X	
		б). Скляне або пластикове вітрове скло (зокрема із світловідбивною плівкою або тоноване) не відповідають вимогам ¹ (поза зоною, яку очищають склоочисники).	X		

		<p>Зниження можливості огляду в зоні вітрового скла, де діють склоочисники, або не видно зовнішні дзеркала.</p> <p>с). не припустимий технічний стан скляного або пластикового вітрового скла</p> <p>Значне зниження видимості в зоні, яку очищають склоочисники.</p>		X	
3.3. Дзеркала або пристрої заднього виду	Перевірка візуальна	<p>а). Дзеркало або пристрій відсутні або не закріплені відповідно до вимог¹ (за наявності принаймні двох пристроїв заднього виду)</p> <p>Наявні менше двох пристроїв заднього виду.</p>		X	
		<p>б). Дзеркало або пристрій легко пошкоджені або не закріплені.</p> <p>Дзеркало або пристрій не діє, дуже пошкоджене, не закріплене або ненадійно закріплене.</p>	X		X
		<p>с). Належне поле огляду не забезпечено</p>		X	

3.4. Склоочисники вітрового скла	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Склоочисник або пристрій відсутні або не закріплені відповідно до вимог ¹ .		X	
		б). Пошкоджена щітка склоочисника ¹ Немає щітки склоочисника або її значно пошкоджено.	X		X
3.5. Обмивачі вітрового скла	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Обмивачі не діють належним чином (обмивач без рідини, але насос діє, або неправильно спрямований потік).	X		
		Обмивач не діє			X
3.6. Система протиспініння скла (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система не функціонує або має явно видимий дефект	X		
4. ФАРИ, СВІТЛОВІДБИВАЧІ, ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ					
4.1. Фари дальнього і ближнього світла					

		с). Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	
4.1.6. Пристрій очищення фар ближнього і дальнього світла (якщо обов'язковий)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування, якщо це можливо	Пристрій не функціонує. У разі газорозрядних ламп	X		X
4.2. Передні, бокові, задні габаритні та контурні ліхтарі					
4.2.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Джерело світла має дефект б). Лінзи мають дефект с). Фару закріплено ненадійно. Істотний ризик втрати (відпадиння).	X		X
4.2.2. Перемикач	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Перемикач не функціонує відповідно до вимог (1). Задні габаритні вогні і бічні габаритні вогні можуть бути вимкнені, коли фари включені б). Невідповідна дія перемикача		X	X

4.2.3. Відповідність вимогам (¹)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Ліхтар, колір світла, місце установки або маркування не відповідають вимогам ¹ Червоне світло видно спереду або біле задне світло видно ззаду; значно знижена сила світла.	X	X	
		б) Наявні речовини на лінзах або джерелі світла знижують силу світла або змінюють його колір. Червоне світло видно спереду або біле задне світло видно ззаду; значно знижена сила світла.	X	X	
4.3. Стоп-сигнали					
4.3.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Пошкоджене джерело світла (у ліхтарях зі світлодіодів не діє більше їх третини). Єдине джерело світла: у разі світлодіодів, діє менше 2/3. Усі джерела світла не функціують	X	X	X

		<p>b). Незначне пошкодження ліхтаря (не впливає на випромінюване світло).</p> <p>Істотне пошкодження ліхтаря (впливає на випромінюване світло).</p> <p>с). Ненадійне закріплення ліхтаря.</p> <p>Істотний ризик втрати (відпадиння).</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p>	
<p>4.3.2. Перемикання</p>	<p>Перевірка візуальна та перевірка функціонування або за допомогою електронного інтерфейсу автомобіля</p>	<p>а). Дія перемикача не відповідає вимогам¹.</p> <p>Діє із запізненням</p> <p>Перемикач не діє взагалі</p> <p>б). Невідповідна дія перемикача</p> <p>с). Система показує несправність через електронний інтерфейс транспортного засобу</p> <p>д). Індикатори аварійної гальмової системи не діють або діють невідповідно.</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p>

4.3.3. Відповідність вимогам (¹)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Ліхтар, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам ¹ . Видно біле заднє світло; значно знижена сила світла.	X	X	
4.4. Показчики поворотів та аварійна сигналізація					
4.4.1. Стан і функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Пошкоджене джерело світла (у ліхтарях зі світлодіодів не діє більше їх третини). Єдине джерело світла: у разі світлодіодів, діє менше 2/3	X	X	
		б). Незначне пошкодження ліхтаря (не впливає на випромінюване світло). Істотне пошкодження ліхтаря (впливає на випромінюване світло).	X	X	
		с). Ненадійне закріплення ліхтаря. Істотний ризик втрати (відпадіння).	X	X	
4.4.2. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Перемикач не діє згідно з вимогами ¹ . Перемикач не діє взагалі	X	X	

4.4.3. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Невідповідність типу, кольору світла, місця установки, сили світла або маркування ¹ .		X	
4.4.4. Частота миготіння	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Частота миготіння не відповідає вимогам ⁽¹⁾ . (відхил понад 25 %).	X		
4.5. Передні та задні протитуманні ліхтарі					
4.5.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>a). Пошкоджене джерело світла (у ліхтарях зі світлодіодів не діє більше їх третини).</p> <p>Розрізнена дія джерел світла; у разі світлодіодів, діє менше 2/3.</p> <p>b). Незначне пошкодження ліхтаря (не впливає на випромінюване світло).</p> <p>Істотне пошкодження ліхтаря (впливає на випромінюване світло).</p> <p>c). Ненадійне закріплення ліхтаря.</p> <p>Істотний ризик втрати (відпадиння).</p>	X	X	X

4.5.2. Установлення (X) ²	Перевірка функціонування та перевірка із застосуванням пристрою для визначення світлорозподілу фар	Неправильне встановлення світлорозподілу передніх протитуманних ліхтарів у горизонтальній площині (світлова тінь надто низько). Межа тіні вище норми для ближнього світла.	X	X	
4.5.3. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Перемикач не діє згідно з вимогами ¹ . Перемикач не діє	X	X	
4.5.4. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Ліхтар, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам ¹ . б). Система не діє згідно з вимогами ¹ .		X X	
4.6. Ліхтарі заднього ходу					
4.6.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Джерело світла має дефект б). Лінзи мають дефект с). Небезпечне закріплення ліхтаря. Істотний ризик втрати (відпадиння).	X X X	X X	

4.6.2. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а) Ліхтар, колір світла, місце установки, сила світла або маркування не відповідають вимогам б). Система не діє згідно з вимогами ¹ .		X	
4.6.3. Перемикання	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Перемикач не діє згідно з вимогами ¹ . Світло заднього ходу може бути ввімкнено при включеній передачі, іншій ніж передача заднього ходу	X	X	
4.7. Ліхтар освітлення заднього номерного знаку					
4.7.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Ліхтар світить прямо назад або біле світло видно ззаду б). Пошкоджене джерело світла (комплекс джерел світла). Пошкоджене джерело світла (окреме джерело світла). с). Небезпечне закріплення ліхтаря. Істотний ризик втрати (відпадиння).	X	X	X
4.7.2. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система не діє згідно з вимогами ¹ .	X		
4.8. Світловідбивачі, марковини з покращеними світло відбивними характеристиками та задні маркувальні таблички (номерні знаки)					

4.8.1. Стан	Перевірка візуальна	а) Світловідбивальний пристрій має дефекти або пошкодженний. Впливає на відблискові функції	X	X	
		б). Небезпечне закріплення світловідбивача. Можливий ризик втрати (відпадиння).	X	X	
4.8.2. Відповідність вимогам ¹	Перевірка візуальна	Пристрій, колір, що відбивається, або місце встановлення не відповідають вимогам ¹ . Немає пристрою або відбивання червоного світла вперед або білого світла назад.	X	X	
4.9. Сигнали, обов'язкові для освітлювального обладнання					
4.9.1. Стан та функціонування	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Не діють. Не діють для головного світла фар або заднього протитуманного ліхтаря.	X	X	
4.9.2. Відповідність вимогам ⁽¹⁾	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Не відповідають вимогам ¹ .	X		
4.10. Електричні джгути між тягачем та причепом або напівпричепом	Перевірка візуальна: якщо можливо, перевірити електропровідність джгутів	а). Ненадійно закріплені нерухомі елементи. Вільний електричний рознім	X	X	

		<p>b). Пошкоджена або зношена ізоляція.</p> <p>Може спричинити коротке замкнення</p> <p>c). Невідповідна дія електричних з'єднань з причепом або тягачем.</p> <p>Гальмові ліхтарі не діють взагалі.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>
<p>4.11. Електрична мережа</p>	<p>Перевірка візуальна транспортного засобу на оглядовій канаві чи підіймачеві, зокрема відсіку двигуна (якщо можливо)</p>	<p>a). Ненадійний або недостатній захист проводів (джгутів).</p> <p>Кріплення вільні, джгути торкаються гострих країв, ймовірно відключення рознімів.</p> <p>Кабелі (джгути) можуть торкатися гарячих деталей, деталей, які обертаються, або «маси»; з'єднання, необхідні для гальмування, кермування від'єднані</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>

		<p>б). Незначні пошкодження ізоляції.</p> <p>Значні пошкодження ізоляції.</p> <p>Гранична зношеність провідників (джгутів) відповідних частин, що стосуються систем гальмування, кермування.</p>	X	X	X
		<p>с). Пошкоджена або зношена ізоляція.</p> <p>Можливе коротке замкнення.</p> <p>Безпосередня загроза займання, іскроутворення</p>	X	X	X
4.12. Додаткові ліхтарі та світловідбивачі (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	<p>а). Ліхтар/ світловідбивач встановлено не відповідно до вимог¹.</p> <p>Випромінює / відбиває червоне світло вперед або біле світло назад.</p>	X	X	

		<p>b). Ліхтарі діють не відповідно до вимог¹.</p> <p>Кількість передніх фар, що діють одночасно, перевищує встановлену яскравість світла. Червоне світло з переду або біле світло із задньої частини.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
		<p>с). Ненадійне закріплення ліхтарів або світловідбивачів.</p> <p>Істотний ризик втрати (відпадиння).</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	
<p>4.13. Акумулятор (-и)</p>	<p>Перевірка візуальна</p>	<p>а). Ненадійне закріплення.</p> <p>Не передбачене закріплення. Може спричинити коротке замкнення.</p> <p>б). Витоки.</p> <p>Витоки небезпечних речовин.</p> <p>с). Пошкоджено вимикач акумулятора (якщо вимагається)</p> <p>д). Пошкоджено запобіжник акумулятора (якщо вимагається)</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>	

		е). Не допустимий стан системи вентиляції (якщо вимагається).		X	
5. ОСІ, КОЛЕСА, ШИНИ ТА ПІДВІСКА					
5.1. Осі					
5.1.1. Осі					
5.1.1.1. Осі	Перевірка візуальна, транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або на підйомачі. Застосувати детектори люфту коліс, а для транспортних засобів з повною масою більше 3,5 тонн їх – рекомендовано застосовувати	а). Вісь розколена або zdeформована. б). Небезпечно прикріплена до транспортного засобу. Знижує стабільність, негативно впливає на дію: надмірний рух відносно точки закріплення.		X	X
		с). Небезпечна зміна конструкції ³ . Впливає на стабільність закріплення, надто мала відстань від інших частин транспортного засобу або опорної поверхні.		X	X
5.1.2. Цапфа колеса	Перевірка візуальна, транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або на підйомачі. Застосувати детектори люфту коліс, а для транспортних засобів з повною масою більше 3,5 тонн – їх рекомендовано застосовувати. Прикладати вертикальне або горизонтальне зусилля до кожного колеса та	а). Цапфа має тріщини. б). Надмірний знос з'єднувального шворня та/або втулок. Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості		X	X

	занотовувати сумарний рух між балкою моста та цапфою колеса.	с) Надмірний вертикальний хід цапфи відносно балки осі. Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості.	X	X
		d). Люфт шворня в отворі балки осі. Ймовірне ослаблення; погіршення курсової стійкості.	X	X
5.1.3. Підшипники колеса	Перевірка візуальна, транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або на підйомачі. Застосувати детектори люфту коліс, а для транспортних засобів з повною масою більше 3,5 тонн – їх рекомендовано застосовувати. Крутити колесо або прикладати горизонтальне зусилля до кожного колеса та занотовувати рух колеса вгору відносно цапфи колеса.	а). Істотний люфт підшипників колеса. Погіршення курсової стійкості; небезпечність зруйнування.	X	X
		б). Підшипник колеса надто тугий, заклинений. Небезпечність перегріву; небезпечність зруйнування.	X	X
5.2. Колеса та шини				

5.2.1. Маточина ходового колеса	Перевірка візуальна	а). Будь-які гайки або шпильки втрачено. Кріплення колеса втрачене або ослаблене настільки, що має дуже серйозний вплив на безпеку дорожнього руху.		X	X
5.2.2. Колеса	Перевірка візуальна з обох боків кожного колеса, транспортний засіб розташувати на оглядовій канаві або підйомачі	б). Маточина зношена або пошкоджена. Знос або пошкодження маточини такі, що впливають на безпечне закріплення коліс.		X	X
		а). Будь-які сколи або дефект зварювання.			X
		б). Невідповідне закріплення стопорних кілець. Вірогідне розбортування		X	X
		с) Колесо сильно деформоване або зношене. Впливає на надійність закріплення на маточині; на надійність закріплення шини		X	X

		d). Розмір, конструкція, сумісність або тип колеса не відповідають вимогам ⁽¹⁾ та шкодять безпеці на дорозі		X	
5.2.3. Пневматичні шини	Перевірка візуальна усієї шини поворотом ходового колеса, піднятого над землею, транспортний засіб на разі розташувати на оглядовій канаві або підйомачі, або прокатуванням транспортного засобу вперед і назад над канавою	<p>a). Розмір, індекс несівної здатності, символ категорії швидкості або марковина затвердження типу не відповідають вимогам ⁽¹⁾ та шкодять безпеці на дорозі.</p> <p>Недостатній рівень індексу несівної здатності або символу категорії швидкості відносно фактичного використання, шина торкається нерухомих частин транспортного засобу</p> <p>b). Шини на одній осі або на здвоєних колесах різних розмірів.</p> <p>c). Шини на одній осі різної конструкції (радіальна/діагональна)</p>		X	X
				X	
				X	

		<p>d). Будь-яке серйозне пошкодження або прокол шини.</p> <p>Видимий або пошкоджений корд шини</p>		X	X
		<p>e). Біговина зношена до індикаторів зносу.</p> <p>Глибина рисунку протектора не відповідає вимогам ⁽¹⁾.</p>		X	X
		<p>f) Шину перетирає інший складник (еластичний бризковик).</p> <p>Шина затирає інші елементи (без впливу на безпечність)</p>	X		X
		<p>g) Шина з відновленим рисунком протектора не відповідає вимогам¹.</p> <p>Впливає на захисний шар корду</p>		X	X
		<p>h). Система відстежування тиску повітря не діє або шина очевидно не докачана.</p> <p>Очевидно не може функціонувати</p>		X	X

5.3. Підвіска					
5.3.1. Ресорні пружини та стабілізатори	Перевірка візуальна, транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або на підйомачі. Застосовувати детектори люфту коліс, а для транспортних засобів з повною масою більше 3,5 тонн – їх застосовувати рекомендовано.	а). Небезпечне прикріплення пружин до шасі або осей.		X	
		б). Пошкоджено або зруйновано складник пружини.	Видимі зміщення. Закріплено з істотним люфтом		X
		Головна ресора (лист ресори), або підресорники істотно пошкоджені			X
		с) Пружина відсутня		X	
		Істотний вплив на роботу основної ресори (пружини) або листів додаткової ресори.			X
		д). Невідповідна зміна конструкції ³ .		X	
		Надто мала відстань від інших частин транспортного засобу ; система пружин не функціює			X

5.3.2. Амортизатори	Перевірка візуальна, транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або на підйомачі, або застосувати спеціальне устаткування, якщо доступне	а). Ненадійне прикріплення амортизатора до шасі або осі. Істотний люфт в кріпленні амортизатора.	X	X	
5.3.2.1. Випробування ефективності гасіння коливань (X) ²	Застосувати спеціальне устаткування та порівняти відмінності лівих/правих амортизаторів та/або абсолютні значення, надані виробником.	а). Істотна відмінність характеристик лівого і правого. б). Не забезпечує мінімальні значення гасіння коливань.		X X	
5.3.3. Торсіони, штовхальні штанги, поперечні важелі та важелі підвіски	Перевірка візуальна, транспортний засіб розташувати над оглядовою канавою або на підйомачі. Застосувати детектори люфту коліс, а для транспортних засобів з повною масою більше 3,5 тонн – їх рекомендовано застосовувати.	а). Ненадійне закріплення складника до підвіски або осі. Ймовірний люфт, погіршує курсової стійкість транспортного засобу.	X	X	X
		б). Ушкодження або надмірна корозія елементів. Впливає на стабільність дії складників, може призвести до тріщин. с). Небезпечна зміна конструкції ³ . Надто мала відстань від інших частин транспортного засобу, система не діє.	X	X X	X X

5.3.4. Осі балансира підвіски	Перевірка візуальна, транспортний засіб на разі розташувати на оглядовій канаві або підйомачі. Застосувати детектори люфту коліс, а для транспортних засобів з повною масою більше 3,5 тонн – їх рекомендовано застосовувати.	а). Надмірний знос втулки, підшипника або осі балансира. Ймовірний люфт; погіршення курсової стійкості б). Пиловик відсутній або надмірно зношений. Немає або розірваний гумовий покрив.	X X X	X X
5.3.5. Пневматична підвіска	Перевірка візуальна	а). Система не діє б). Будь-який складник пошкоджений, модифікований або зношений таким чином, що може негативно вплинути на функціонування системи. Істотно впливає на функціонування системи с). Чути (на слух) витікання з системи.	X X X	X X
6. ШАСІ ТА ЕЛЕМЕНТИ ЗАКРІПЛЕННЯ НА ШАСІ				
6.1. Шасі або рама та елементи закріплення на них				
6.1.1. Стан загальний	Перевірка візуальна, транспортний засіб розташувати на оглядовій канаві або підйомачі	а). Невеликі сколи або деформації лонжеронів або поперечин. Значні сколи, деформації лонжеронів або поперечин.	X	X

		<p>b). Небезпечність підсилюючих пластин або елементів закріплення.</p> <p>Люфт більшості закріплень; недостатня міцність складників</p>		X	X
		<p>c). Надмірна корозія, що шкодить жорсткості складника.</p> <p>Недостатня міцність складника</p>		X	X
6.1.2. Випускні трубопроводи спалин та глушники	Перевірка візуальна, транспортний засіб на разі розташувати на оглядовій канаві або підйомачі	<p>a). Випускна система нещільна або ненадійно закріплена.</p> <p>b). Дим потрапляє в кабінку або пасажирський відсік.</p> <p>Загрожує здоров'ю осіб, які перебувають в автомобілі</p>		X	X
6.1.3. Паливний бак та трубопроводи (включаючи трубопроводи підігрівача паливного бака)	Перевірка візуальна, транспортний засіб на разі розташувати на оглядовій канаві або підйомачі, у разі СПГ/ЗНГ систем застосовувати пристрої для виявлення витоків	<p>a). Ненадійне закріплення паливного бака і трубопроводів</p> <p>b). Наявні виток пального або кришка заливної горловини відсутня чи неефективна.</p> <p>Є ризик виникнення пожежі</p>		X	X

		с). Трубопроводи зношені. Трубопроводи пошкоджені. д). Запірний кран пального не відповідає вимогам (якщо передбачений).	X X X	X X	
		е). Небезпека загоряння через: – витоки пального, – невідповідний захист паливного бака або випускної системи, - стан відсіку двигуна. ф) Система ЗНГ/СПГ або водню не відповідає вимогам ¹ , будь-яка з паливних систем має дефекти			X X
6.1.4. Бампери, боковий захист і задні захисні пристрої	Перевірка візуальна	а). Закріплені з люфтом або пошкоджені складники, що можуть спричинити травмування через дотик чи зіткнення. Складник може відпасти; значно погіршені виконувані функції б). Пристрій очевидно не відповідає вимогам ¹ .		X X	X X

		<p>b). Надмірний знос у підшипнику вала силової передачі.</p> <p>Істотний ризик ослаблення або зруйнування</p>		X		X
		<p>с). Надмірний знос шарнірів карданного валу або ланцюгів/ремінних передач.</p> <p>Істотний ризик ослаблення або зруйнування</p>		X		X
		<p>d). Елестичні з'єднани пошкоджено.</p> <p>Істотний ризик ослаблення або зруйнування</p>		X		X
		<p>e). Вал пошкоджено або викривлено</p>		X		
		<p>f) Корпус підшипника з тріщиною або пошкоджено.</p> <p>Істотний ризик ослаблення або зруйнування</p>		X		X
		<p>g) Пиловик істотно зношено.</p> <p>Пиловик втрачено або зруйновано</p>	X			
		<p>h). Протиправна зміна конструкції силової передачі</p>		X		

6.1.8. Закріплення двигуна	Перевірка візуальна, використання оглядової канави чи підіймача необов'язкове	Кріпильні деталі зношені, очевидно істотно пошкоджені. Кріплення ослаблені або з тріщинами		X	X
6.1.9. Функціонування двигуна (X) ²	Перевірка візуальна без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	а). Перепрограмування блоку управління, що впливає на безпеку або навколишнє середовище б). Зміна конструкції двигуна, що впливає на безпеку докільця		X	X
6.2. Кабіна і кузов					
6.2.1. Технічний стан	Перевірка візуальна	а). Незакріплена або пошкоджена панель чи частина, що може травмувати. Загроза втрати (відпадиння) б). Стояк кузова ненадійно закріплений. Погіршена стійкість с). В середину проникає дим з випускної системи або двигуна. Загрожує здоров'ю осіб, що перебувають всередині		X X X	X X X

		<p>d). Небезпечна зміна конструкції.</p> <p>Недостатній зазор з обертовими і рухомими частинами та дорожнім покриттям</p>		X	X
6.2.2. Закріплення	Перевірка візуальна з використанням оглядової канави чи підймача.	<p>a). Небезпечне закріплення кузова або кабіни.</p> <p>Погіршена надійність</p> <p>b). Очевидне зміщення кабіни/кузова відносно шасі</p> <p>c). Точки закріплення кузова / кабіни до шасі, або поперечних симетричних елементів рами шасі ненадійні чи відсутні.</p> <p>Точки закріплення кузова / кабіни до шасі ненадійні чи відсутні або поперечні елементи рами в такому стані, що загрожують безпеці дорожнього руху.</p>		X	X
				X	X

		<p>d). Надмірна корозія в точках закріплення кузова.</p> <p>Погіршена надійність</p>		X	X
6.2.3. Двері і замки	Перевірка візуальна	<p>a). Двері важко відчиняються або зачиняються</p>		X	
		<p>b). Зсувні двері можуть самочинно відкритися або залишитися не закритими.</p> <p>Двері на завісах можуть самочинно відчинятися або залишатися не зачиненими</p>		X	X
		<p>c). Пошкоджено двері, завіси, замки, стояки дверей.</p> <p>Відсутні, розбиті двері, завіси замки, стояки дверей</p>	X	X	
6.2.4. Підлога (днище)	Перевірка візуальна з використанням оглядової канави чи підіймача.	<p>Підлога небезпечно закріплена або її технічний стан незадовільний</p> <p>Недостатня стабільність (стійкість)</p>		X	X
6.2.5. Сидіння водія	Перевірка візуальна	<p>a). Конструкція сидіння пошкоджена.</p>		X	
		<p>Ослаблене кріплення сидіння</p>			X

		<p>b). Невідповідно діє механізм регулювання сидіння.</p> <p>Переміщення сидіння або його спинки неможливо заблокувати.</p>		X		X
6.2.6. Інші сидіння	Перевірка візуальна	<p>a). Сидіння пошкоджені або ненадійно закріплені (другорядні частини).</p> <p>Сидіння пошкоджені або ненадійно закріплені (головні частини).</p>	X		X	
		<p>b). Сидіння не установлені згідно з вимогами¹.</p> <p>Перевищена допустима кількість місць; сидіння установлені в місцях, що не відповідають затвердженому типу.</p>	X		X	

6.2.7. Органи управління	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Невідповідна дія (несправність), принаймні одного показчика або приладу, необхідного для безпечної експлуатації транспортного засобу. Впливає на безпечну експлуатацію.		X	X
6.2.8. Сходи кабіни	Перевірка візуальна	а). Ненадійне закріплення сходинок або поручня. Недостатня стабільність	X	X	
6.2.9. Інші зовнішні і внутрішні пристрої та обладнання	Перевірка візуальна	а). Пошкоджено закріплення додаткових аксесуарів або обладнання.		X	
		б). Додаткові аксесуари або обладнання не відповідають вимогам ¹ . Закріплені частини можуть поранити, впливають на безпеку їх використання	X	X	
		с). Витоки з гідравлічних систем. Надмірні витоки небезпечних матеріалів	X	X	

6.2.10. Бризковики (крила), пристрої гасіння бризок	Перевірка візуальна	а). Втрачено, ослаблене кріплення або значно скородовані його частини. Можуть стати причиною травм; небезпека відпадиння	X	X	
		б). Недостатня відстань від шини/колеса (фартухи бризковиків). Недостатня відстань від шини/колеса (бризковик).	X	X	
		с). Не відповідає вимогам ¹ . Покриття на всю ширину шини недостатнє	X	X	
6.2.11. Підпорка (стояк)	Перевірка візуальна	а). Втрачено, ослаблене кріплення або значно скородовані частини. б). Не відповідає вимогам ¹ . с). Ризик розкладання під час руху		X	X
6.2.12. Ручки і підніжки	Перевірка візуальна	а). Втрачено, ослаблене кріплення або значно скородовані частини. б). Не відповідають вимогам ¹ .		X	X
7. ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ					

7.1. Реміні безпеки, їх фіксатори та обмежувальні системи					
7.1.1. Безпечність закріплення ременів безпеки/їх фіксаторів	Перевірка візуальна	а). В точках заріплення ременів є значні зруйновання.		X	X
		Впливає на стабільність			
		б). Ослаблення в точках закріплення		X	
7.1.2. Загальний стан ременів безпеки/їх фіксаторів	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	а). Відсутній обов'язковий ремінь безпеки або він не закріплений		X	
		б). Пошкодження ременів безпеки. Надрізи або ознаки розтягнення	X	X	
		с). Ремінь безпеки не відповідає вимогам ¹ .		X	
		д). Пошкодження або невідповідне функціонування реміня безпеки.		X	
		е). Пошкодження або невідповідне функціонування втягувача реміня безпеки		X	
7.1.3. Обмежувач натягу реміня безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	а). Обмежувач відсутній або не відповідний типу транспортного засобу		X	

		b). Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	
7.1.4. Попередній натяг ременів безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	а). Натягувач відсутній або не відповідний типу транспортного засобу.		X	
		b). Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу		X	
7.1.5. Подушки безпеки	Перевірка візуальна, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	а). Подушки відсутні або не відповідні типу транспортного засобу.		X	
		б). Система вказує на відмову через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
		с). Подушка явно не роботоздатна		X	
7.1.6. Система пасивної безпеки (SRS) (пневмоподушки)	Перевірка візуальна індикатором самодіагностики, без або за допомогою електронного інтерфейсу транспортного засобу	а). Індикатор самодіагностики SRS вказує на будь-який вид відмови в системі		X	

		б). Система вказує на будь-який вид відмови через електронний інтерфейс транспортного засобу.		X	
7.2. Вогнегасник (X) ²	Перевірка візуальна	а). Відсутній б). Не відповідає вимогам ¹ . Якщо обов'язковий (наприклад, таксі, автобус, автобус туристичний тощо)	X	X	X
7.3. Замки і пристрої проти викрадення	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	а). Пристрій, що унеможливорює рух транспортного засобу, не діє б). Пошкоджено. Самочинне замикання або блокування дверей	X	X	X
7.4. Трикутний знак аварійної зупинки (якщо обов'язковий) (X) ²	Перевірка візуальна	а). Відсутній або трикутний знак не комплектний б). Не відповідає вимогам ¹ .	X	X	
7.5. Аптечка першої допомоги (якщо обов'язкова) (X) (2)	Перевірка візуальна	Втрачена, некомплектна або не відповідає вимогам (1).	X		
7.6. Противідкотні упори (якщо обов'язкові) (X) ²	Перевірка візуальна	Втрачені або у невідповідному стані, недостатня міцність або розміри		X	

7.7. Попереджувальний звуковий сигнал	Перевірка візуальна, перевірка функціонування	а). Невідповідно діє. Не діє взагалі б). Ненадійна дія натискного елемента сигналу с). Не відповідає вимогам ¹ . Звучання звукового сигналу сприймається як сигнал спеціальних транспортних засобів.	X X X	X X	
7.8. Вимірювач швидкості (спідометр)	Перевірка візуальна або перевірка функціонування під час перевірки на дорозі чи електронними засобами	а). Встановлений не відповідно до вимог ¹ . Немає (якщо обов'язковий) б). Невідповідно діє. Не діє взагалі с). Відсутність адекватного підсвітлення. Повна відсутність підсвітлення	X X X	X X	
7.9. Тахограф (якщо встановлений/обов'язковий)	Перевірка візуальна	а). Встановлено не відповідно з вимогами ¹ . б). Не діє с). Немає пломб або пломби пошкоджені д). Відсутня калібрувальна табличка, дані нерозбірливі або застарілі	X X	X X X	

		<p>e). Очевидні ознаки маніпуляцій або фальсифікаційних дій</p> <p>f). Розмір пневматичних шин не відповідає параметрам калібрування</p>	X	
			X	
7.10. Обмежувач швидкості (якщо встановлено / обов'язковий)	Перевірка візуальна та перевірка функціонування, якщо наявне обладнання	<p>a). Встановлений не відповідно до вимог¹.</p> <p>b). Очевидно не діє</p> <p>c). Встановлено занадто велику швидкість (якщо перевірено)</p> <p>d). Немає пломб або пломби пошкоджені</p> <p>e). Відсутні таблички або вони нерозбірливі</p>	X	
		f). Розмір пневматичних шин не відповідає параметрам калібрування	X	
7.11. Одометр, якщо наявний (X) ²	Перевірка візуальна або за допомогою електронного інтерфейсу автомобіля	<p>a). Явні ознаки маніпуляцій (шахрайства) для зниження чи фальсифікації даних про пробіг транспортного засобу</p> <p>b). Очевидно не діє</p>	X	
			X	

		b). Будь-яка частина системи зниження шуму незакріплена, може відпасти, пошкоджена, невідповідно встановлена, втрачена або очевидно модифікована таким чином, що негативно впливає на рівень шуму. Істотний ризик відпадиння		X	
8.2 Спалини					
8.2.1. Спалини двигунів з іскровим запалюванням					
8.2.1.1. Обладнання, яким контролюють емісію спалин	Перевірка візуальна	а). Обладнання, що контролює викиди спалин, встановлене виробником відсутнє, модифіковане або невідповідно діє б). Витоки, що можуть негативно вплинути на вимірювання викидів		X	
8.2.1.2. Емісія газоподібних викидів	Див. «Методи випробувань за 8.2.1.2» у доповненні А	а) Див. пункт «а)» доповнення А «Критерії визнання технічного стану транспортного засобу за 8.2.1.2 незадовільним».		X	

		<p>b). Див. пункт b доповнення А «Критерії визнання технічного стану транспортного засобу за 8.2.1.2 незадовільним».</p> <p>c). Лямбда поза межами діапазону $1 \pm 0,03$ або не відповідає вимогам виробника.</p> <p>d). Бортова система самодіагностування (OBD) сигналізує про істотну несправність.</p>	X	X	
8.2.2. Спалини дизелів					
8.2.2.1. Обладнання, яким контролюють викиди спалин	Перевірка візуальна	<p>a) Обладнання, що контролює викиди спалин, встановлене виробником відсутнє, модифіковане або невідповідно діє.</p> <p>b). Витоки, що можуть негативно вплинути на результати вимірювання викидів.</p>	X	X	
8.2.2.2. Задимленість спалин	Див. «Методи випробувань за 8.2.2.2» у доповненні Б	Див. «Критерії визнання технічного стану незадовільним за 8.2.2.2» у доповненні Б	X		
8.3. Заглушення електромагнітних завад					

Вплив радіочастот (X) ²		Невідповідність будь-якій з вимог ²	X		
8.4. Інше, пов'язане з охороною довкілля					
8.4.1. Витоки рідин		Будь-які надмірні витоки рідин, крім води, які можуть завдати шкоди довкіллю або становити загрозу для безпеки інших учасників дорожнього руху. Стійке формування крапель, що є істотним ризиком		X	X
9. ДОДАТКОВІ ВИПРОБУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ КАТЕГОРІЙ M ₂ ТА M ₃ ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ					
9.1. Двері					
9.1.1. Двері вхідні-вихідні	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Невідповідна дія б). Незадовільний технічний стан. Ймовірне спричинення травм в). Пошкодження механізму аварійного відчинення дверей. д). Пошкодження обладнання для дистанційного управління дверима або попереджувальних пристроїв.	X	X	X

		е). Не відповідають вимогам 1. Недостатня ширина дверей.	X	X	
9.1.2. Аварійні виходи	Перевірка візуальна і перевірка функціонування (якщо це можливо)	а). Невідповідна дія б). Нерозбірливі позначки аварійного виходу. Немає позначок аварійного виходу с) Відсутній молоток для розбивання стекол д). Не відповідають вимогам 1. Недостатня ширина або заблокований вихід	X	X	X
9.2. Системи проти запотівання і обмерзання вікон (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Невідповідна дія. Впливає на безпечну дію транспортного засобу б). Всмоктування або впуск токсичних газів всередину кабіни водія і салону. Ризик для здоров'я людини	X	X	X

		с). Пошкодження системи проти-обмерзання стекол (якщо вимагається)		X	
9.3. Вентилювання і обігрівання (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Невідповідна дія. Ризик для здоров'я людини в транспортному засобі	X		X
		б). Всмоктування або проникнення токсичних газів всередину кабіни водія і салону. Ризик для здоров'я людини		X	X
9.4. Сидіння					
9.4.1. Пасажирські сидіння (включаючи сидіння для супроводжувачого персоналу)	Перевірка візуальна	Відкидні сидіння (якщо це дозволено) не діють автоматично. Сидіння заблоковують аварійний вихід.	X		X
9.4.2. Сидіння водія (додаткові вимоги)	Перевірка візуальна	а). Пошкодження спеціального обладнання, наприклад, сонцезахисного козирка. Звужена зона оглядовості	X		X

		б). Пристрої для захисту водія ненадійно закріплені або суперечать вимогам ¹ Можливе травмування	X	X	
9.5. Пристрої внутрішнього освітлення та транспарантів маршруту руху (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Пристрій має дефект або не відповідає вимогам ¹ . Не діє взагалі	X	X	
9.6. Проходи, місця для стоячих	Перевірка візуальна	а). Небезпечне закріплення підлоги. Негативно впливає на стабільність б). Поручні або ручки для утримування мають дефекти. Незручно або неможливо користуватися с). Невідповідність вимогам. Недостатня ширина або простір	X	X	X
9.7. Сходи та сходинок	Перевірка візуальна та перевірка функціонування (де можливо)	а). Небезпечний технічний стан. Пошкоджені Впливають на стабільність б). Невідповідна дія сходинок, що заховуються	X	X	X

		с). Не відповідають вимогам ¹ . Недостатня ширина або перевищена допустима висота	X	X	
9.8. Система спілкування з пасажиром (X) ²	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	Система пошкоджена. Не діє взагалі	X	X	
9.9. Інформаційні таблиці (X) ²	Перевірка візуальна	а). Написи втрачено, мають помилки або неможливо прочитати.	X		
		б). Не відповідають вимогам ¹ . Неправдива інформація.	X	X	
9.10. Вимоги щодо перевезення дітей (X) ²					
9.10.1. Двері	Перевірка візуальна	Захист дверей не відповідає вимогам ¹ , з точки зору цього виду перевезення.		X	
9.10.2. Сигнальне та спеціальне обладнання	Перевірка візуальна	Подання сигналів або спеціальне обладнання відсутні або не відповідають вимогам ¹ .	X		
9.11. Вимоги щодо перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями (X) ²					
9.11.1. Двері, пандуси та ліфти	Перевірка візуальна та перевірка функціонування	а). Невідповідна дія. Впливає на безпечність функціонування			

		б). Незадовільний технічний стан. Впливає на стабільність. Ймовірне спричинення травми	X	X	
		с). Пошкоджені прилади контролю. Впливає на безпечність дії	X	X	
		д). Пошкоджені запобіжні пристрої. Не діє взагалі	X	X	
		е). Не відповідає вимогам		X	
9.11.2. Закріплення інвалідного візка	Перевірка візуальна та перевірка функціонування (де можливо)	а). Невідповідна дія. Впливає на безпечність функціонування	X	X	
		б). Незадовільний технічний стан. Впливає на стабільність. Ймовірне спричинення травми	X	X	
		с). Пошкодження пристроїв управління. Впливає на безпечність дії.	X	X	
		д). Невідповідність вимогам ¹		X	

9.11.3. Засоби подання сигналів та спеціальне обладнання	Перевірка візуальна	Засоби подання сигналів або спеціальне обладнання відсутні або не відповідають вимогам ¹		X	
9.12. Інше спеціальне обладнання. (X) ²					
9.12.1. Установки для приготування їжі	Перевірка візуальна	а). Установа не відповідає вимогам ¹ б). Установа пошкоджена так, що може бути небезпечним її застосування		X	
9.12.2. Санітарно-технічна установа	Перевірка візуальна	Установа не відповідає вимогам ¹ . Ймовірне спричинення травми	X	X	
9.12.3. Інші пристрої (наприклад, аудіовізуальні системи)	Перевірка візуальна	Не відповідають вимогам. Впливає на безпечність транспортного засобу	X	X	

ДОПОВНЕННЯ А

до пункту 8.2.1.2.b).

Методи перевірки за 8.2.1.2.

– Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-5, Євро V і нижчих⁽⁷⁾:

Вимірюють за допомогою аналізаторів газових викидів відповідно до вимог¹ або зчитують записи OBD. Випробування у випускній трубі – метод, який використовують для оцінки викидів за замовчуванням. На основі оцінки еквівалентності і з урахуванням відповідного законодавства про затвердження типу, держави-члени можуть офіційно дозволити використання записів показів OBD відповідно до інструкцій заводу-виробника та інших вимог.– Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-6 та Євро VI⁽⁸⁾:

Вимірюють за допомогою аналізаторів газових викидів відповідно до вимог¹ або зчитують записи OBD відповідно до інструкцій виробника та інших вимог¹.

Ці вимірювання не поширюють на двотактні двигуни.

Критерії визнання технічного стану за 8.2.1.2 незадовільним

а) Будь-який з газоподібних викидів перевищує рівні, встановлені виробником.

б) якщо інформація пункту а) не доступна, а викиди CO перевищують такі дані:

1. для транспортних засобів, не обладнаних сучасною системою контролю за викидами

– 4,5 %, або

– 3,5 %

відповідно до дати першої реєстрації або згідно з вимогами¹;

2. для транспортних засобів, обладнаних сучасною системою контролю за викидами,

– у режимі неробочого ходу: 0,5 %,

– на максимальній частоті обертання неробочого ходу: 0,3 %, або

– у режимі неробочого ходу: 0,3 %⁽⁷⁾,

– на максимальній частоті обертання неробочого ходу: 0,2 %, відповідно до дати першої реєстрації або згідно з вимогами¹.

ДОПОВНЕННЯ Б

до пункту 8.2.2.2.

Методи перевірки за 8.2.2.2

Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-5, Євро V і нижчих ⁽⁹⁾:

Задимленість спалин вимірюють під час вільного прискорення (без навантаги, від мінімальної частоти неробочого ходу до максимальної частоти обертання) з перемиканням важеля передач у нейтральне положення і з включеним зчепленням або зчитуванням записів OBD. Випробування у випускній трубі, це метод, використовуваний для оцінки викидів (за замовчуванням). На основі оцінки еквівалентності і з урахуванням відповідного законодавства про затвердження типу, держави-члени можуть офіційно дозволити використання записів показів OBD відповідно до інструкцій заводу-виробника та інших вимог.

Стосовно класів викидів транспортних засобів Євро-6 та Євро VI ⁽¹⁰⁾:

Задимленість спалин вимірюють під час вільного прискорення (без навантаги, від мінімальної частоти неробочого ходу до максимальної частоти обертання) з перемиканням важеля передач у нейтральне положення і з включеним зчепленням або зчитуванням записів OBD відповідно до інструкцій виробника та інших вимог¹.

Попередня підготовка транспортного засобу:

1. Транспортний засіб можна перевіряти без його попередньої підготовки, проте з міркувань безпеки, переконайтеся, що двигун прогрітий і перебуває в задовільному стані.

2. Вимоги до попередньої підготовки:

(i) двигун повинен бути повністю розігрітий, наприклад, температура моторної оливи, виміряна зондом в трубці для щупа рівня оливи, повинна бути не менше 80 °C або, якщо вона нижча, відповідати нормальній робочій температурі, або температура блоку двигуна, виміряна за рівнем інфрачервоного випромінювання, повинна досягати принаймні еквівалентної температури. Якщо через конструкцію транспортного засобу такі вимірювання неможливо виконати, висновок про нормальну робочу температуру двигуна можливо зробити за допомогою інших засобів, наприклад, на підставі вмикання вентилятора двигуна;

(ii) випускна система повинна бути очищена, принаймні, трьома циклами вільного прискорення або еквівалентним методом.

Процедури випробування:

1. Перед початком кожного з циклів вільного прискорення двигун і можлива турбосистема повинні функціонувати в режимі неробочого ходу. У разі дизелів високої потужності так очікують не менше 10 секунд після відпускання педалі акселератора.

2. Для початку кожного з циклів вільного прискорення обертання натисніть на педаль акселератора до упору, швидко і плавно (менш ніж за одну секунду), але без ривків, так щоб отримати максимальну дозу палива, яку може подати насос високого тиску.

3. Під час кожного з циклів вільного прискорення педаль акселератора повинна бути звільнена після того, як двигун досяг максимальної частоти або,

для транспортних засобів з автоматичною коробкою передач, частоти, визначеної виробником, або, якщо вона не визначена, двох третин максимальної частоти обертання. Це можливо перевірити, наприклад, відстежуванням частоти обертання двигуна або шляхом дотримання достатньої кількості часу з початку натиснення на педаль акселератора і її відпускання, який для транспортних засобів категорій M₂, M₃, N₂ і N₃, становить, щонайменше, дві секунди.

4. Транспортний засіб вважають не відповідним вимогам, тільки якщо середнє арифметичне принаймні трьох останніх циклів вільного прискорення частоти обертання перевищує встановлену межу. Виміри, що значно відрізняються від середнього значення, можуть бути упущені або враховані результати іншого статистичного розрахунку, що враховує розсіювання вимірів. Держави-члени можуть обмежити число випробувальних циклів.

5. Щоб уникнути зайвих випробувань, держави-члени можуть не визнавати технічний стан транспортних засобів, в яких виміри менш ніж після трьох циклів істотно перевищують граничні значення вільного прискорення або після продувки. Так само, щоб уникнути непотрібних випробувань, держави-члени можуть оцінити позитивно технічний стан транспортних засобів, якщо виміри істотно нижчі менш ніж після трьох циклів вільного прискорення або після продувки.

Критерії визнання технічного стану незадовільним за 8.2.2.2 «Задимлення спалин»

- а). Для транспортних засобів, вперше зареєстрованих або введених в експлуатацію після дати, зазначеної у вимогах¹,
рівень задимленості перевищує рівень, зазначений на таблиці виробника, встановленій на транспортному засобі;
- б). У разі відсутності даних, або коли вимоги¹ не допускають використання контрольних значень
- для двигунів без наддуву: 2,5 м⁻¹,
 - для двигунів з турбонаддувом: 3,0 м⁻¹, або
 - для транспортних засобів, зазначених у вимогах¹ або вперше зареєстрованих чи введених в експлуатацію після дати, зазначеної у вимогах¹:
1,5 м⁻¹ (11)
або 0,7 м⁻¹ (12).

(1) Категорії транспортних засобів, що виходять за рамки цієї Директиви, наведені для кращого орієнтування.

(2) 43% для напівпричепів затверджених до 1 січня 2012 року.

(3) 48% для автомобілів без антиблокувальної системи (ABS) або транспортних засобів, які були офіційно затверджені до 1 жовтня 1991 року.

(4) 45% для транспортних засобів, зареєстрованих після 1988 року або після дати, зазначеної у вимогах, залежно від того, яка з зазначених дат є пізнішою.

(5) 43% для напівпричепів і причепів з дишлом, зареєстрованих після 1988 року, або з дати, зазначеної у вимогах, залежно від того, яка із зазначених дат є пізнішою.

(6) Наприклад, $2,5 \text{ м/с}^2$ для транспортних засобів категорій N_1 , N_2 та N_3 , вперше зареєстрованих після 1 січня 2012 року.

(7) Транспортні засоби, офіційно затверджені відповідно до Директиви 70/220/ЄЕС, таблиці 1 додатка I (Євро 5) Регламенту (ЄС) № 715/2007, Директиви 88/77/ЄЕС та Директиви 2005/55/ЄС.

(8) Транспортні засоби, офіційно затверджені відповідно до таблиці 2 додатку I, (Євро 6) Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Регламенту (ЄС) № 595/2009 (Євро VI).

(9) Транспортні засоби, офіційно затверджені відповідно до Директиви 70/220/ЄС, таблиці 1 додатка I (Євро 5) Регламенту (ЄС) № 715/2007, Директиви 88/77/ЄЕС та Директиви 2005/55/ЄС.

(10) Транспортні засоби, офіційно затверджені відповідно до таблиці 2 додатку I (Євро 6) Регламенту (ЄС) № 715/2007 та Регламенту (ЄС) № 595/2009 (Євро VI).

(11) Транспортні засоби, офіційно затверджені відповідно до граничних значень, наведених в рядку В пункту 5.3.1.4 додатка I до Директиви 70/220/ЄЕС із змінами, внесеними Директивою 98/69/ЄС, або більш пізньої версії; рядку В1, В2 або С пункту 6.2.1 Додатка I до Директиви 88/77/ЄЕС, або зареєстровані або введені в експлуатацію вперше після 1 липня 2008 року.

(12) Транспортні засоби, тип яких офіційно затверджено відповідно до таблиці 2 додатку I, (Євро 6) Регламенту (ЄС) № 715/2007 (Євро 6). Транспортні засоби, тип яких офіційно затверджено відповідно до Регламенту (ЄС) № 595/2009 (Євро VI).

Примітки до додатку I:

¹«Вимоги» – вимоги, визначені в затвердженні типу від дня затвердження, першої реєстрації або першого допуску до експлуатації (початку експлуатації), а також відповідно до зобов'язань в плані модернізації (переобладнання) або приписів національного законодавства в країні реєстрації транспортного засобу. Ці критерії визначення технічного стану незадовільним застосовують винятково тоді, коли перевіряють дотримання цих вимог.

²«(X)» – позначка елементів, які стосуються технічного стану транспортного засобу та його придатності до експлуатації, які неосновні для проведення випробування на придатність до експлуатації.

³ «Небезпечна зміна конструкції (ремонт або модифікуванням, переобладнанням)» – зміна конструкції, яка справляє негативний вплив на

безпе́чність транспортно́го засобу або створює непропорційно негативний вплив на навколи́шнє середови́ще.

ДОДАТОК II СЕРТИФІКАТ ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Сертифікат придатності до експлуатації, виданий за результатом перевірки придатності транспортного засобу до експлуатації повинен містити, принаймні, такі елементи, що визначені відповідними згармонізованими кодами Європейського Союзу:

- 1) ідентифікаційний номер транспортного засобу (VIN або номер шасі);
- 2) номер реєстрації транспортного засобу і національний знак країни реєстрації;
- 3) місце і дата проведення перевірки;
- 4) покази одометра на момент проведення перевірки, якщо такі дані доступні;
- 5) категорія транспортного засобу, якщо такі дані доступні;
- 6) ідентифіковані невідповідності та їх види;
- 7) результат перевірки придатності до експлуатації;
- 8) дата наступної перевірки придатності до експлуатації або дата закінчення терміну дії чинного сертифіката, якщо таку інформацію не подано в інший спосіб;
- 9) назва компетентного органу або пункту технічного контролю транспортного засобу і підпис або ідентифікаційний символ технічного експерта, що відповідає за виконання перевірки придатності до експлуатації;
- 10) інші відомості.

ДОДАТОК III МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ ДО УСТАТКОВАННЯ ТА ІНСТРУМЕНТІВ КОНТРОЛЮ І ВИМІРЮВАНЬ

I. Устаткування та інструменти

Перевірка на придатність до експлуатації повинна проводитися відповідно до рекомендованих методів, визначених у додатку I, та з використанням відповідного устаткування й інструментів. Зазначене може включати, у відповідних випадках, використання мобільних пристроїв для перевірки на придатність до експлуатації. Необхідне контрольнo-вимірювальне устаткування повинно бути придатним для категорій транспортних засобів, охоплених перевірками, відповідно до таблиці I. Устаткування та інструменти мають відповідати таким мінімальним вимогам:

1) повинні бути розміщені на відповідній поверхні для перевірки транспортних засобів, відповідати необхідним вимогам безпеки та гігієни праці;

2) пост контролю повинен мати достатні розміри для виконання кожної перевірки, оглядову канаву або підйомач для транспортних засобів повною масою більше як 3,5 тонни, який має достатні можливості для проведення будь-яких перевірок, пов'язаних з підйоманням осі транспортного засобу, забезпечувати достатнє освітлення, і, у разі необхідності, вентиляцію;

3) стосовно перевірки будь-якого транспортного засобу – роликoвий гальмовий стенд для контролю функціoвання гальмових систем, що здатний вимірювати, виводити на дисплей та записувати значення гальмових сил і тиску повітря в пневматичних гальмових системах відповідно до додатку А стандарту ISO 21069-1 щодо технічних вимог до роликoвих гальмових стендів для контролю за роботою гальмових систем або за еквівалентними стандартами;

4) стосовно перевірки транспортних засобів з повною масою не більш як 3,5 тонни - роликoвий гальмовий стенд відповідно до пункту 3, який може не мати можливостей запису і виведення на дисплей значень гальмового зусилля, зусилля натиску на педаль гальмового механізму і тиску повітря в пневматичних гальмових системах;

або

площадкові гальмові пристрої, еквівалентні роликoвим гальмовим пристроям відповідно до пункту 3, які можуть не мати можливості записування значень функції гальмового зусилля і сили натиску на педаль гальмового механізму та виведення на дисплей значень тиску повітря в пневматичних гальмових системах;

5) деселерометр для контролю дії гальмових механізмів, який в разі переривистого вимірювання повинен записувати/запам'ятовувати виміри щонайменше 10 разів на секунду;

6) устаткування для перевірки складників пневматичних гальмових систем, таких як давачі тиску, з'єднувачі і кабелі;

7) пристрій для вимірювання натиску на колесо/вісь, щоб визначити навантагу на вісь (додаткове обладнання для вимірювання натиску на здвоєні колеса, таке як ваги наїзні);

8) пристрій для контролю підвіски (детектор люфту коліс) без підймання осі, який відповідає таким вимогам:

а) пристрій повинен бути обладнаний щонайменше двома тяговими елементами, що виконують зворотно-поступальний рух в двох напрямках – поздовжньому і поперечному;

б) рух цих елементів повинен контролюватися оператором з місця виконання випробовувань;

с) для транспортних засобів з максимальною масою понад 3,5 тонни площадки повинні відповідати таким вимогам:

– переміщення в подовжньому і поперечному напрямках щонайменше 95 мм,

– швидкість поздовжнього і поперечного пересування від 5 см/с до 15 см/с;

9) шумомір класу II, якщо рівень акустичного шуму вимірюється;

10) багатокомпонентний газоаналізатор відповідно до Директиви 2004/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽¹⁾;

11) прилад для вимірювання коефіцієнта поглинання світла з достатньою точністю;

12) один пристрій для перевірки відрегулювання фар, який уможливорює уставлення фар згідно з приписами, що регулюють уставлення фар автомобілів (Директива 76/756/ЄЕС); межа світла і тіні повинна бути розрізняваною в денний час (але не під прямими сонячними променями);

13) пристрій для вимірювання глибини протектора шин;

14) пристрій для підключення до електронного інтерфейсу транспортного засобу, наприклад, для сканування показів OBD;

15) пристрій для виявлення витoku газів ЗНГ/СПГ/ЗПГ, якщо такі транспортні засоби перевіряють.

Кожен з цих пристроїв може бути об'єднаний в єдиний комплексний блок, за умови, що це не впливає на точність кожного з пристроїв.

II. Калібрування устаткування, що використовується для вимірювань

Якщо відповідними правилами ЄС не передбачено інше, період між двома послідовними калібруваннями не може перевищувати:

(i) 24 місяці для вимірювання ваги, тиску і рівня звуку;

(ii) 24 місяці для вимірювання сили;

(iii) 12 місяців для вимірювання газоподібних викидів.

Таблиця І (2)

Мінімальний склад устаткування, яке слід застосовувати для інструментальної перевірки придатності до експлуатації

Транспортні засоби		Категорія		Вимоги для кожної з позицій, зазначених в розділі І														
Максимальна маса				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1.	Мотоцикли		1															
		L _{1e}	P	x								x	x		x	x	x	
		L _{3e} , L _{4e}	P	x								x	x		x	x	x	
		L _{3e} , L _{4e}	D	x								x		x	x	x	x	
		L _{2e}	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L _{2e}	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L _{5e}	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L _{5e}	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L _{6e}	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L _{6e}	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L _{7e}	P	x	x							x	x		x	x	x	
		L _{7e}	D	x	x							x		x	x	x	x	
2.	Транспортні засоби для перевезення пасажирів																	
	до 3 500 кг	M ₁ , M ₂	P		x	x	x					x	x		x	x	x	x
	до 3 500 кг	M ₁ , M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 кг	M ₂ , M ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 кг	M ₂ , M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3.	Транспортні засоби для перевезення вантажів																	
	до 3 500 кг	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	до 3 500 кг	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	

	> 3 500 кг	N ₂ , N ₃	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 кг	N ₂ , N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
4.	Спеціальні транспортні засоби категорій N, T5																	
	до 3 500 кг	N ₁	P	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	до 3 500 кг	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 кг	N ₂ , N ₃ , T ₅	P	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 кг	N ₂ , N ₃ , T ₅	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
5.	Причепи																	
	до 750 кг	O ₁		x												x		
	> 750 до 3 500 кг	O ₂		x	x		x									x		
	> 3 500 кг	O ₃ , O ₄		x	x	x			x	x	x					x		

⁽¹⁾ Директива 2004/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 31 березня 2004 року щодо вимірювальних приладів (ОВ L 135 від 30.4.2004, с.1).

⁽²⁾ Категорії транспортних засобів, що виходять за рамки цієї Директиви, наведені для кращого орієнтування.

¹ P ... бензин (запалювання іскрове);

D... дизельне паливо (запалювання від стиску).

ДОДАТОК IV
МІНІМАЛЬНІ ВИМОГИ
ДО КОМПЕТЕНЦІЇ, НАВЧАННЯ ТА ПОСВІДКИ
ТЕХНІЧНОГО ЕКСПЕРТА З ПИТАНЬ ПЕРЕВІРКИ
ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

1. Компетентність

Перед наданням особі, яка претендує на посаду експерта з питань перевірки придатності до експлуатації, права проводити обов'язковий технічний контроль, держави-члени або компетентні органи повинні перевірити, чи є у даної особи:

а) документально підтверджені знання і розуміння питань, пов'язаних з транспортними засобами в таких областях:

- механіка,
- динаміка,
- динаміка автомобіля,
- двигуни внутрішнього згорання,
- матеріалознавство та обробка матеріалів,
- електроніка,
- електрика,
- електронні системи автомобіля,
- ІТ- застосунки;

б) принаймні три роки задокументованого досвіду праці або його еквіваленту, наприклад, наставництво або навчання, і достатня підготовка у вищезазначених сферах стосовно колісних транспортних засобів.

2. Початкове навчання та періодичне підвищення рівня спеціальних знань

Держави-члени або компетентні органи повинні забезпечити, щоб технічні експерти з питань перевірки технічного стану проходили початкове навчання і періодичне підвищення рівня спеціальних знань або склали відповідний іспит, який охоплює теоретичні і практичні елементи, для того, щоб надати право особам, які претендують на посаду експерта з питань перевірки технічного стану, проводити обов'язковий технічний контроль транспортних засобів.

Початкова підготовка і періодичне підвищення рівня спеціальних знань або відповідний іспит повинні включати щонайменше такі теми:

а) Початкове навчання або відповідний іспит

Початкове навчання проводить держава-член або уповноважений навчальний центр держави-члена. Воно повинно охоплювати щонайменше такі теми:

(і) технології транспортного засобу:

- гальмові системи,
- системи кермування,
- оглядовість,

- зовнішні світлові прилади та складники електричних систем,
- осі, колеса і пневматичні шини,
- підвіска і кузов,
- негативний вплив та емісії,
- додаткові норми для спеціальних транспортних засобів;

(ii) методи перевірки;

(iii) оцінка невідповідностей технічного стану;

(iv) обов'язкові правові вимоги щодо затвердження конструкції транспортного засобу;

(v) обов'язкові правові вимоги у сфері дослідження придатності транспортного засобу до експлуатації;

(vi) адміністративні приписи щодо офіційного затвердження, реєстрації та перевірки придатності транспортного засобу до експлуатації;

(vii) програмні інформаційні продукти, які використовують в процесах перевірки придатності транспортного засобу до експлуатації, та адміністративні процедури.

б) Періодичне підвищення рівня спеціальних знань або відповідний іспит

Держави-члени повинні забезпечити, щоб експерти з питань перевірки технічного стану періодично підвищували рівень спеціальних знань або підтверджували свої знання відповідними іспитами, організованими державою-членом або уповноваженим державою-членом навчальним центром.

Держави-члени повинні забезпечити, щоб зміст періодичного підвищення рівня спеціальних знань або відповідний іспит, сприяли збереженню і закріпленню знань та навичок у сферах, зазначених вище в підпунктах (i) - (vii) пункту а).

3. Посвідка компетентності

Посвідка компетентності або еквівалентний документ, який видають експерту з питань перевірки придатності до експлуатації, уповноваженому перевіряти технічний стан, повинна містити принаймні таку інформацію:

- ідентифікаційні дані експерта (ім'я, прізвище),
- категорії транспортних засобів, перевіряти придатність до експлуатації яких експерта уповноважено,
- найменування органу, що видав посвідку,
- дату видачі.

ДОДАТОК V НАГЛЯДОВІ ОРГАНИ

Правила і процедури, що стосуються наглядових органів, встановлені державами-членами відповідно до статті 14 включають такі мінімальні вимоги:

1. Завдання та діяльність органів нагляду

Наглядові органи виконують принаймні такі завдання:

a) контроль за діяльністю пунктів технічного контролю:

- перевіряють дотримання мінімальних вимог в конкретних умовах і контрольно-вимірювальне обладнання,
- перевіряють задоволення обов'язкових вимог уповноваженого органу;

b) перевірка навчання та екзаменування експертів з питань перевірки придатності до експлуатації колісних транспортних засобів:

- відповідність початкової підготовки експертів з питань перевірки технічного стану колісних транспортних засобів,
- відповідність періодичного підвищення рівня спеціальних знань експертів з питань перевірки придатності до експлуатації,
- періодичне підвищення рівня спеціальних знань екзаменаторів наглядових органів;
- проведення іспитів або нагляд за їх проведенням;

c) аудит:

- перший аудит пунктів технічного контролю до затвердження їх повноважень,
- періодичний аудит діяльності пунктів технічного контролю,
- періодичний аудит діяльності пунктів технічного контролю у випадку порушень встановлених вимог,
- аудит навчального/екзаменаційного центру;

d) контроль за допомогою таких заходів, як:

- повторна перевірка вагомої з точки зору статистики частини випробуваних транспортних засобів,
- перевірка «таємний споживач» (використання пошкодженого транспортного засобу не обов'язкове),
- аналіз результатів обстеження придатності до експлуатації (статистичні методи),
- розгляд рекламацій,
- порушення справ за скаргами;

e) затвердження результатів, отриманих в результаті перевірки технічного стану транспортного засобу;

f) вироблення пропозицій щодо відкликання або припинення права на проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів пунктом технічного контролю та/або експертом з питань перевірки придатності до експлуатації:

– у випадку, коли пункт технічного контролю транспортних засобів або експерт з питань перевірки придатності до експлуатації не відповідає істотним вимогам в рамках повноважень,

– у разі виявлення істотних порушень,

– у разі повторних негативних результатів перевірки,

– у разі втрати хорошої репутації пунктом технічного контролю транспортних засобів або технічним експертом з питань перевірки придатності до експлуатації.

2. Вимоги до органу надзору

Вимоги до найманого персоналу наглядового органу охоплюють такі напрямки:

- технічна компетентність,
- неупередженість,
- відповідність стандартам щодо кваліфікації і навчання.

3. Правила і процедури

Будь-яка держава-член або компетентний орган встановлює відповідні правила та процедури, що передбачають, принаймні, такі елементи:

а) вимоги щодо уповноваження пунктів технічного контролю і нагляду за їх діяльністю:

- запит на уповноваження пункту технічного контролю,
- обов'язки пункту технічного контролю,
- контроль перед наданням уповноваження для перевірки виконання всіх вимог,
- затвердження надання уповноваження пункту технічного контролю,
- періодичні перевірки пункту технічного контролю,
- періодичні перевірки пунктів технічного контролю щодо їх відповідності застосовуваним правилам і процедурам,
- спеціальні перевірки діяльності пункту технічного контролю транспортних засобів без попередження на базі доказів,
- аналіз результатів випробувань для перевірки доказів недотримання застосовуваних правил і процедур,
- припинення або припинення на певний час повноважень пункту технічного контролю;

б) експерти з питань перевірки технічного стану транспортних засобів:

- вимоги, яким мають відповідати уповноважені технічні експерти з питань перевірки придатності до експлуатації,
- початкове навчання, періодичне підвищення рівня спеціальних знань та іспити,
- зупинення або тимчасове зупинення повноважень технічних експертів з питань перевірки придатності до експлуатації;

с) устаткування і споруди:

- вимоги до контрольно-вимірювального обладнання,

- вимоги до конкретних умов, в яких проводять перевірки придатності до експлуатації,
- вимоги до маркування,
- вимоги до обслуговування та калібрування устаткування для перевірки придатності до експлуатації;
- вимоги до комп'ютерних систем;
- d) наглядові органи:**
 - повноваження наглядових органів,
 - вимоги до персоналу наглядових органів,
 - заяви та скарги.