



Переклад виконано: ДП «ДержавтотрансНДПроект»
Червень 2019
Режим доступу (англ.): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52012SC0207>



ЄВРОПЕЙСЬКА КОМІСІЯ

Брюссель, 13.07.2012

SWD(2012) 207 final

ПАКЕТ ДОКУМЕНТІВ ЩОДО ПРИДАТНОСТІ ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ* РОБОЧИЙ ДОКУМЕНТ ПЕРСОНАЛУ КОМІСІЇ**

Супровідний документ

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ про періодичні перевірки придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність

і

РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність,

і

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ про внесення змін до Директиви Ради 1999/37/ЄС щодо реєстраційних документів для транспортних засобів

РЕЗЮМЕ ОЦІНКИ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}



*Пакет документів щодо придатності до експлуатації колісних транспортних засобів. – прим. перекладача.

**Робочий документ розробили у 2012 році для впровадження двох регламентів та директиви. У 2014 році на підставі, зокрема, цього документу Європейський Парламент і Рада ЄС ухвалили такі акти Acquis ЄС:

Директиву 2014/45/ЄС щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність;

Директиву 2014/47/ЄС про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність;

Директиву 2014/46/ЄС про внесення змін до Директиви Ради 1999/37/ЄС щодо реєстраційних документів для транспортних засобів. – прим. перекладача.



Зміст

1. ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ.....	3
2. АНАЛІЗ СУБСИДАРНOSTІ.....	6
3. ЦІЛІ ІНІЦІАТИВИ ЄС.....	7
4. ВАРІАНТИ ПОЛІТИКИ.....	8
5. ОЦІНКА РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ.....	11
6. ПОРІВНЯННЯ ВАРІАНТІВ ПОЛІТИКИ	15
Перелік скорочень.....	18



1. ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМИ

Директива 2009/40/ЄС встановлює мінімальні стандарти періодичної технічної інспекції (ПТІ) колісних транспортних засобів (КТЗ). Роль ПТІ полягає у забезпеченні належного технічного обслуговування та випробування транспортних засобів, що експлуатуються, для того, щоб їх експлуатаційні характеристики залишалися відповідними затвердженому типу¹ протягом усього їхнього життєвого циклу. Директиву 2009/40/ЄС доповнено Директивою 2000/30/ЄС, яка передбачає вимогу контролювати технічний стан комерційних транспортних засобів у період між періодичними перевірками (придорожня інспекція (придорожня перевірка придатності до експлуатування) – ПДІ).

20 липня 2010 року Комісія прийняла політичні орієнтири стосовно дорожнього руху, в рамках яких вона оголосила про гармонізацію та поступове посилення законодавства ЄС щодо технічних випробувань та технічних перевірок на дорогах; включення двоколісних транспортних засобів у перевірки дорожніх транспортних засобів, а також про можливість створення європейської електронної бази для гармонізації та обміну даними про транспортні засоби.

Консультації із зацікавленими сторонами та аналіз, проведений Комісією, дозволили виявити одну головну **проблему** чинної системи ПТІ в Європі: занадто багато транспортних засобів з технічними недоліками на дорозі. Дійсно, дослідження у Великобританії та Німеччині вказують на те, що до 10% автомобілів в будь-який момент часу мають дефект, який може спричинити неможливість проходження ними випробувань ПТІ. Крім того, багато технічних недоліків, які мають серйозні наслідки для безпеки (в основному пов'язані з

¹ Визначення "затвердження типу" можна знайти в Директиві 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 5 вересня 2007 року, що встановлює рамки для затвердження транспортних засобів та їх причепів та систем, деталей та окремих компонентів, призначених для цих транспортних засобів.

електронними компонентами безпеки, такими як ABS, ESC), які навіть не перевіряють під час випробувань ПТІ в рамках чинних правил.

Технічні недоліки значною мірою сприяють аваріям: за оцінками, вони спричиняють до 6% всіх аварій, що призводить до 2000 смертельних випадків та ще багатьох травм протягом року. Також, через технічні недоліки збільшуються викиди (наприклад, CO, HC, NO та CO₂) в середньому приблизно на 1,2% і 5,7%, а також 20-тикратно стосовно окремих транспортних засобів.

Виявлено дві основні причини **проблеми**.

По-перше, сфера дії законодавства ЄС є занадто вузькою, а рівень вимог, який воно встановлює, є занадто низьким. Порівняльний аналіз існуючих національних систем ПТІ показує, що вимоги законодавства ЄС є недостатніми для семи стовпів випробувань на придатність до експлуатації в ЄС для зменшення виникнення недоліків до стійких рівнів:

- перевіряється недостатньо предметів (зокрема, електронні пристрої безпеки ретельно не перевіряються);
- визначення недоліків застаріли, а оцінка не узгоджена;
- обладнання, яке використовують для ПТІ, недостатньо ефективно;
- навички інспекторів не точно визначені;
- окремі транспортні засоби багатьох категорій взагалі не перевіряють (зокрема, мотоцикли, які є учасниками багатьох ДТП);
- транспортні засоби перевіряють недостатньо часто (зокрема старі та комерційні транспортні засоби, що мають більший рівень пошкоджень);
- випробувальні станції недостатньо контролюються у багатьох державах-членах.

По-друге, немає обміну інформацією та даними, життєво необхідними для ефективності випробування та забезпечення результатів випробувань між зацікавленими сторонами. Зокрема:

- дані для випробування електронних компонентів безпечності часто недоступні;
- звіти про реєстрацію пробігу одометрами не збирають централізовано;
- сертифікати ПТІ не захищені від шахрайства;
- дані щодо результатів проведення ПТІ недоступні правоохоронним органам, таким як поліція чи реєстраційні органи.

Еволюція проблеми (базовий сценарій)

Недоліки, визначені як чинники проблеми, носять *регуляторний* характер. Нідерланди та Велика Британія розглядають можливості проводити ПТІ *рідше*, щоб заощадити кошти для власників транспортних засобів, але це є дуже скромним показником можливих майбутніх змін у країнах-членах ЄС. З боку ЄС технічні додатки до Директиви 2009/40/ЄС будуть регулярно оновлюватися, щоб враховувати технологічні досягнення, як це відбувалося до цих пір². Однак, оскільки директива дозволяє лише оновлювати перелік випробовуваних елементів та методів тестування за допомогою комітету, в базовому сценарії неможливо досягти будь-яких змін в обсязі та періодичності випробування, а також в рамках обміну даними.

Існуючі прогнози доходять спільних висновків в тому, що склад транспортних засобів у Європі буде збільшуватися в майбутньому. За оцінкою Комісії, за відсутності будь-якого сценарію зміни політики, кількість легкових

² Остання зміна внесена Директивою 2010/48/ЄС.

автомобілів збільшиться з 220,2 млн. у 2005 році до 307,1 млн. у 2050 році³. Збільшення кількості транспортних засобів підвищує ризик виникнення аварії в принципі.

Одночасно, амбітна політика, оголошена в Орієнтації політики безпеки дорожнього руху на 2010-2020 роки, як очікується, збільшить безпеку дорожнього руху. Зокрема, великі надії пов'язані з розробкою та впровадженням інтелектуальних транспортних систем (ITS) та пов'язаними з ними поширеними технологіями й інструментами. З іншого боку, останнє збільшить складність бортового електронного обладнання, яке важко випробувати в сучасних умовах, оскільки технічні дані від виробників на даний момент не доступні у функційному виді. В цілому очікувано, що тенденція зниження смертельних випадків продовжиться⁴, але вірогідно, що частка аварій, спричинених технічними вадами, зросте проти поточних 6%.

З точки зору навколишнього середовища, викиди забруднюючих речовин будуть суттєво зменшені, оскільки транспортні засоби, що відповідають старим європейським нормам, поступово зникають, а продаються нові беземісійні автомобілі. Коли таке станеться, вплив сильних забруднювачів (через технічні дефекти) на якість повітря буде пропорційно більшим.

2. АНАЛІЗ СУБСИДАРНOSTI

Право діяти для ЄС у сфері транспорту визначено в Договорі про функціонування Європейського Союзу. Зокрема, ст. 91 Договору* зобов'язує законодавців встановити заходи щодо підвищення безпеки дорожнього руху.

Автомобільний транспорт – індивідуальний, пасажирський та особливо комерційний – має сильний транскордонний аспект. Це особливо важливо для

³ Модель [PRIMES-TREMOVE](#), базовий сценарій.

⁴ Метою політики безпеки дорожнього руху є зменшення кількості загиблих на 50% за рік.

* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:12012E/TXT>

правозастосування, де ефективність залежить від безперешкодного потоку інформації про технічний стан транспортних засобів, історію відповідності та виявлення шахрайства між різними органами влади в різних державах-членах. Аналогічним чином, виробництво автомобілів є глобальним, і дії, спрямовані на надання виробниками даних для цілей ПТІ, очевидно повинні бути прийняті на максимально високому рівні.

Відповідно до чинних правил, держави-члени мають велику гнучкість у застосуванні директив, що дозволяє їм, зокрема, встановлювати більш високі стандарти ПТІ. Досвід показує, що ця можливість не була використана всіма державами-членами, що призвело до різноманітності методів випробовувань на континенті. Цю тенденцію можна переорієнтувати лише шляхом узгоджених дій на рівні ЄС.

Щоб уникнути пастки розгляду винятково законодавчих рішень, Комісія також проаналізувала наслідки втручання, що базуються винятково на м'якому низькорівневому або на змішаному м'якому та законодавчому підходах.

Комісія вважає, що деякі аспекти перегляду системи придатності до експлуатації повинні залишатись за державами-членами, які більш ефективно можуть досягти поставлених цілей, зокрема щодо організації технічних перевірок у придорожніх умовах, навчання технічних експертів з промислової безпеки з питань перевірки придатності до експлуатації (інспекторів) та виконання наглядових заходів.

3. ЦІЛІ ІНІЦІАТИВИ ЄС

Загальними цілями цієї ініціативи є:

- 1.** Сприяти досягненню мети – скоротити вдвічі кількість смертей від дорожнього руху в Європейському Союзі в період між 2010 і 2020 роками та перейти до нульового показника загибелі на автомобільному транспорті до 2050

року впровадженням заходів, спрямованих на підвищення якості та кращої координації національних ПТІ та системи контролю на дорогах;

2. Сприяти скороченню викидів парникових газів та забруднюючих повітря речовин впровадженням заходів, спрямованих на більш ефективне виявлення та вилучення з транспортного потоку транспортних засобів, які є надто забруднюючими через технічні недоліки.

Ці загальні цілі можна реалізувати як дві конкретні:

– збільшити обсяги та рівень вимог до випробування на технічну придатність до експлуатації та до контролю на дорогах у всьому Європейському Союзі;

– створити відповідні рамки для безперешкодного потоку інформації між суб'єктами та державами-членами, що беруть участь у забезпеченні результатів ПТІ.

Дві операційні цілі, які потрібно досягти через три роки після вступу в силу всіх елементів нового законодавства (зокрема налаштування системи обміну даними):

– зменшити кількість смертельних випадків, спричинених технічними недоліками, максимально наближено до 1100 у рік, що оцінюється як максимальний потенціал; і

– перейти до вилучення транспортних засобів – «найбільших забруднювачів» зі складу транспортних засобів, що перебувають в експлуатації.

4. ВАРІАНТИ ПОЛІТИКИ

Був розглянутий такий набір варіантів політики: варіант політики без змін (варіант політики 0); припинення урегулювання на рівні ЄС; підхід «м'якого права» (варіант політики 1); законодавчий підхід (варіант політики 2); поєднання м'якого права та законодавчого підходу (варіант політики 3).

Припинення регулювання на рівні ЄС було відхилено на ранньому етапі, оскільки це не сприятиме досягненню цілей та суперечить існуючим стратегіям ЄС.

Варіант політики 1 охоплює більш широке використання експертних оцінок та перевірок Комісією і вивчення оптимальних рівнів інвестування в ПТІ та придорожні випробування, вивчаючи можливості застосування режимів випробування на основі ризиків разом з державами-членами. Цей варіант також включатиме розгляд питання щодо забезпечення юридичної відповідальності осіб, які не подають свої транспортні засоби для обов'язкової ПТІ. Забезпечення виконання заходів включатиме інформаційні кампанії з акцентом на власників транспортних засобів, посилення перевірок та придорожніх випробувань, а також нагляд за державами-членами. Нарешті, варіант політики 1 (**ВП-1**) міститиме рекомендації щодо добровільної дії виробників транспортних засобів.

Варіанти політики 2 та 3 у подальшому були перетворені у **три додаткових** варіанти **а – с**, починаючи від помірного до найвищого підвищення мінімальних стандартів ЄС для ПТІ та інспекцій на дорогах (ПДІ). Всі три додаткових варіанти були проаналізовані окремо.

ВП-2а збільшує сферу перевірки ПДІ понад межі контролю викидів та гальм; встановлює детальні вимоги до обладнання, яке буде використовуватися в ПТІ; встановлює обов'язок державних департаментів виконувати регулярні перевірки якості послуг центрів ПТІ; включає мотоцикли (категорії L_{3,4,5,7}) та легкі причепи (O₂) до транспортних засобів, що підлягають огляду під час ПТІ; переносить дату першої обов'язкової ПТІ з четвертого року після реєстрації на третій; і встановлює вимоги щодо регулярного навчання інспекторів, як для ПТІ, так і для ПДІ.

Варіант політики 2b на додаток до варіанта політики 2a встановлює більш високі стандарти для випробувального обладнання в центрах ПТІ (зокрема для тестування електронних компонентів безпеки) та для ПДІ (випробування 15% транспортних засобів в процесі перевірки на дорогах мобільними підрозділами); підвищує специфічні вимоги щодо навчання інспекторів (ПТІ і ПДІ) до 4 днів протягом року; включає мототехніку ($L_{1,2,6}$) до КТЗ, які випробовують під час ПТІ, та фургони (N_1) з комерційно використовуваними невеликими причепами (категорії O_1, O_2) до транспортних засобів, випробовуваних під час ПДІ; збільшує частоту випробувань для старих малих транспортних засобів (кожен рік, а не кожні два роки для $M_1, N_1, O_1, O_2, L_{3,4,5,7}$); встановлює мінімальну вимогу стосовно перевірки під час ПДІ **10% комерційно використовуваних транспортних засобів**; і підвищує якість нагляду за центрами ПТІ.

Варіант політики 2c, на додаток до варіанта політики 2b, вводить випробування щодо викидів для всіх категорій транспортних засобів під час ПДІ за допомогою технології дистанційного зондування*, мета якої – 15% випробуваних транспортних засобів; розширює застосування ПДІ до всіх категорій транспортних засобів; і збільшує періодичність випробувань легких транспортних засобів ($M_1, N_1, O_1, O_2, L_{3,4,5,7}$) до щорічної (відраховуватиметься з моменту реєстрації) та для важких транспортних засобів – кожні півроку замість кожного року для $M_2, M_3, N_2, N_3, O_3, O_4$.

* Системи дистанційного зондування використовують абсорбційну спектрометрію для неінвазійного вимірювання концентрацій забруднювачів у шлейфі викидних газів. Джерело світла та детектор розташовують обабіч або понад дорогою, орієнтуючи інструмент таким чином, щоб світло перетинало шлейфи викидних газів транспортних засобів, що проїжджають дорогою. Кількість забруднювачів визначають за інтенсивністю світла визначених довжин хвиль, яке було абсорбоване під час проходження через шлейф газів. Кожне вимірювання триває менше ніж одну секунду та дозволяє визначати концентрації монооксиду азоту (NO), діоксиду азоту (NO₂), монооксиду вуглецю (CO), вуглеводнів (HC), діоксиду вуглецю (CO₂). Більше див., наприклад: <https://www.theicct.org/publications/remote-sensing-briefing-dec2018> - прим. перекладача

Спочатку були розглянуті також три технічних рішення для забезпечення обміну даними для ПТІ: централізоване зберігання даних; централізовано визначене зберігання даних з повною копією всіх даних у кожній державі-члені; і централізовано визначені, але регіонально впорядковані сховища даних, що містять тільки місцеву інформацію. Проте, попередній аналіз показав, що з урахуванням конкретних вимог у контексті ПТІ, перші два рішення будуть занадто дорогими, а також недоцільними з операційної точки зору. З цієї причини лише третє рішення було збережено для подальшого аналізу та включено в варіанти політики 2а-2с та 3а-3с.

Таблиця 1: Зведена таблиця варіантів політики

	<i>Мінімальні стандарти ЄС для ПТІ та інспекцій на дорогах</i>	<i>Обмін даними</i>
<i>Варіант політики 0</i>	<i>Політика не змінюється</i>	
<i>Варіант політики 1 (ВП-1)</i>	<i>М'яке право</i>	
<i>Варіант політики 2 (ВП-2)</i>	<i>Законодавчий підхід</i>	
<i>ВП-2a</i>	Помірне збільшення мінімальних стандартів для ПТІ та придорожніх випробувань	Платформа обміну даними
<i>ВП-2b</i>	Розширене підвищення мінімальних стандартів для ПТІ та придорожніх випробувань	
<i>ВП-2c</i>	Найвище збільшення мінімальних стандартів для ПТІ та придорожніх випробувань	
<i>Варіант політики 3 (ВП-3)</i>	<i>М'яке право + Законодавчий підхід</i>	
<i>ВП-3a</i>	ВП-2a + ВП-1	ВП 2 + ВП 1
<i>ВП-3b</i>	ВП-2b + ВП-1	
<i>ВП-3c</i>	ВП-2c + ВП-1	

5. ОЦІНКА РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

Аналіз впливу відповідно до логіки часткового аналізу витрат та вигод. Основні економічні, соціальні та екологічні наслідки класифікують залежно від того, чи вони становлять витрати або вигоди. Звичайно, витрати для однієї групи можуть бути корисними для іншої: наприклад, додаткові ПТІ генерують

витрати для власників транспортних засобів та вигоди для майстерень. Тому нижче наведений аналіз стосується того, що можна сприймати як *соціальні* витрати та вигоди. Наприкінці розділу вплив, що стосується окремих груп зацікавлених сторін, деталізовано щодо впливу на малі та середні підприємства (МСП), громадян та державні органи.

Всі витрати наведені в монетизованій формі. Стосовно вигоди, більшість видів впливу, пов'язаних із безпекою дорожнього руху та навколишнім середовищем, було монетизовано, а здобутки у виді створення нових робочих місць також визначено кількісно. Проте деякі важливі переваги неможливо виразити кількісно, тому їх наведено в якісному вираженні.

Витрати в основному пов'язані з:

- придбанням додаткового устаткування та підготовкою персоналу в центрах ПТІ, що покриваються майстернями, які в основному є МСП;
- частішими випробуваннями для ширшого кола транспортних засобів, що покриваються власниками транспортних засобів;
- наглядом за майстернями та створенням системи обміну даними, що покриваються державними органами.

Переваги пов'язані переважно з:

- підвищенням рівня безпеки дорожнього руху (майже вся сукупність переваг кожного варіанта та додаткового варіанта політики);
- зменшеним негативним впливом на навколишнє середовище;
- додатковою зайнятістю населення;
- доступністю якіснішої статистики для формування політики та кращого функціонування внутрішнього ринку.

У таблиці 2 наведено короткий опис витрат та переваг кожного з варіантів.

Таблиця 2: Витрати та переваги різних варіантів політики

Варіант політики	Кошти, млн. євро	Монетизована вигода, млн. євро	Монетизований коефіцієнт користі або вартості	Інші переваги
1	2	3	4	5
ВП-1	0,28 , з них: 0.2: комунікаційні кампанії; 0.08: експертні оцінки	184 (в основному пов'язана з безпекою дорожнього руху)	656: 1	Збільшення середнього обсягу та рівня вимог ПТІ та ПДІ, як результат додаткових експертних оцінок та перевірок, а також внаслідок вивчення оптимальних рівнів інвестицій в ПТІ і ПДІ
ВП-2а	459,5 , з них: 125: частіші випробовування; 150: більше випробовуваних категорій КТЗ; 95: потребує збільшення кількості працівників	1622 (в основному пов'язана з безпекою дорожнього руху)	3,53: 1	<ul style="list-style-type: none"> - 1450 додаткових робочих місць; - збільшення частоти виявлених дефектів завдяки покращенню підготовки інспекторів та нагляду за центрами ПТІ; - ПДІ виявлено більше "тяжких правопорушників" завдяки цільовим перевіркам на дорогах; - краще забезпечення виконання владою результатів ПТІ завдяки обміну даними; - краще вироблення політики щодо надійності ринку уживаних КТЗ завдяки обміну даними
ВП-2б	3347 , з них: 1681: частіші випробовування; 273: більше випробовуваних категорій КТЗ; 263: потребує збільшення кількості працівників	5623 (в основному пов'язана з безпекою дорожнього руху)	1,68: 1	<p>Переваги ВП-2а плюс:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 12 000 створених додаткових робочих місць - покращено виявлення дефектів під час ПТІ внаслідок збільшення її обсягу (перевірено цільову кількість та всі категорії КТЗ); - більш високий приріст виявлених дефектів завдяки кращій підготовці інспекторів

1	2	3	4	5
ВП-2с	9227 , з них: 8541: частіші випробовування; 281: більше випробовуваних категорій КТЗ; 273: потребує збільшення кількості працівників	7027 (в основному пов'язана з безпекою дорожнього руху)	0,76: 1	Переваги ВП-2б плюс: – 34 260 додаткових робочих місць
ВП-3а	460 , з них: 125: частіші випробовування; 150: більше тестових категорій КТЗ; 95: потребує збільшення кількості працівників	1806 (в основному пов'язана з безпекою дорожнього руху)	3,93: 1	Переваги ВП-1 плюс переваги ВП-2а
ВП-3б	3347 , з них: 1,681: частіші випробовування; 273: більше тестових категорій КТЗ; 263: потребує збільшення кількості працівників	5807 (в основному пов'язана з безпекою дорожнього руху)	1,73: 1	Переваги ВП-1 плюс переваги ВП-2б
ВП-3с	9227 , з них: 8541: частіші випробовування; 281: більше тестових категорій КТЗ; 273: потребує збільшення кількості працівників	7211 (в основному пов'язана з безпекою дорожнього руху)	0,78: 1	Переваги ВП-1 плюс переваги ВП-2с

6. ПОРІВНЯННЯ ВАРІАНТІВ ПОЛІТИКИ

Варіант політики 1 дозволяє досягти обмеженого підвищення безпеки дорожнього руху та захисту навколишнього середовища за дуже низькою ціною. Проте він не використовує повний потенціал системи придатності до експлуатації у тому, що сприяє підвищенню безпеки дорожнього руху, який, за оцінками різних проведених досліджень, дозволяє уникнути 900-1100 смертельних випадків протягом року. Інструменти, що розглядалися у **варіанті політики 2а**, набагато ефективніші, оскільки вони дозволяють щорічно уникнути 749 смертельних випадків. **Варіант політики 2b** – після врахування можливих похибок оцінки впливу – ймовірно, дозволяє розв'язати повний потенціал систем придатності до експлуатації в уникненні нещасних випадків, травм і смертей. **Варіант політики 2с** виходить за рамки того, що можливо розглядати як "нормальний" потенціал, з уникненням 1447 смертельних випадків, що пояснює його надвисоку вартість.

З огляду на викладені вище міркування та основні цілі ЄС щодо безпеки дорожнього руху, можна зробити такі висновки:

- Варіант політики 1 є дуже рентабельним, але недостатньо сприяє досягненню цілей ЄС щодо убезпечення дорожнього руху та навколишнього середовища;
- Варіант політики 2а є відносно економічно ефективним, дозволяє значно покращити безпеку дорожнього руху і захист навколишнього середовища, але нижче того, що зазвичай оцінюють як «звичайний» потенціал;
- Варіант політики 2b дозволяє використовувати «звичайний» повний потенціал випробувань на придатність до експлуатації з метою підвищення безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також має позитивне співвідношення витрат і вигод;

- Варіант політики 2с дозволяє досягти дещо кращих результатів, ніж ВП-2b, але за значно більш високої вартості (вигода від співвідношення витрат нижча 1).
- ВП-3 у всіх його версіях поєднує в собі переваги рентабельності ВП-1 з ефективністю ВП-2.

Таким чином ВП-3b визнано найкращим варіантом. Аналіз чутливості* показує, що розрахунки, які стоять за таким вибором, відносно відмовостійкі**.

7. МОНИТОРИНГ ТА ОЦІНКА

Протягом п'яти років після набрання чинності всіма елементами нового законодавства (включаючи створення системи обміну даними), Комісія звітуватиме Раді та Парламенту про ефективність заходів, спрямованих на досягнення цілей. Зокрема, і відповідно до оперативних цілей, Комісія буде замовляти наукові дослідження, щоб оцінити, чи зменшилася і в якій мірі скоротилася кількість та частка ДТП, травм, смертей та викидів, пов'язаних з технічними недоліками транспортних засобів.

Комісія використовуватиме отримані результати з національної системи оцінки ризику компаній автомобільного транспорту для моніторингу відповідності комерційних транспортних засобів технічним вимогам та їх впливу на кількість та частку аварій, пов'язаних із цією категорією транспортних засобів.

* https://uk.wikipedia.org/wiki/Аналіз_чутливості - прим. перекладача

** [https://uk.wikipedia.org/wiki/Відмовостійкість_\(інформатика\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Відмовостійкість_(інформатика)) – прим. перекладача

Комісія буде використовувати потенційну синергію, що впливає з перегляду законодавства про затвердження типу мотоциклів^{5*}. Цей новий Регламент про затвердження типу дво- та триколісних моторних транспортних засобів передбачає вимоги до заходів проти несанкціонованої зміни конструкції. Застосування цих заходів, як зазначено у додатку до оцінки впливу, стосуватиметься випробувань на придатність до експлуатації (як ПТІ, так і ПДІ) та разом з елементами, пов'язаними з ринковим наглядом, стане подальшим вкладом у моніторинг.

Подальші ефекти синергії будуть використовуватися для моніторингу та оцінки у зв'язку з нещодавно розпочатою підготовкою законодавчої ініціативи щодо перереєстрації⁶. Як одна з основних проблем для перереєстрації, доступність даних буде вирішена через створення адміністративної платформи для КТЗ, що дасть глибоке уявлення про функційні можливості обміну інформацією всередині ЄС та дозволить здійснювати моніторинг системи в реальному часі.

Комісія також буде використовувати існуючу систему звітності для технічних перевірок на дорогах, як того вимагає стаття 6 Директиви 2000/30/ЄС про технічний контроль придатності до експлуатації на дорогах комерційних транспортних засобів, для контролю за тим, щоб держави-члени виконували необхідну кількість перевірок комерційних транспортних засобів. Ці звіти

⁵. Пропозиція щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради про затвердження та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами COM (2010) 542 final.

* Станом на червень 2019 чинний Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради ЄС від 15 січня 2013 року про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами (Текст стосується ЄП) (ОВ L 60, 02.03.2013, с. 52), з останніми змінами, внесеними Регламентом (ЄС) 2019/129 Європейського Парламенту та Ради ЄС від 16 січня 2019 року (ОВ L 30, 31.01.2019, с. 106). – прим. перекладача

⁶ Реєстрація автомобілів, раніше зареєстрованих в іншій державі-члені http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf.

також дозволять контролювати зміну частоти виникнення дефектів, які фіксують внаслідок вдосконаленої системи ПТІ.



Перелік скорочень^{*7}

CO	Оксид вуглецю
CO ₂	Діоксид вуглецю
HC	Вуглеводні
ITS	Інтелектуальна транспортна система
L _{1,2,3}	КТЗ категорій 1, 2, 3
L _{3,4,5,6,7}	КТЗ категорій 3, 4, 5, 6, 7
N ₁	КТЗ категорій N ₁
NO	Оксиди азоту
ДТП	Дорожньо-транспортна пригода
ЄС	Європейський Союз
КТЗ	Колісний транспортний засіб
M ₁	КТЗ категорій M ₁
МСП	Малі та середні підприємства
O ₁	КТЗ категорії O ₁
O ₂	КТЗ категорії O ₂
ПДІ	Придорожня інспекція КТЗ (придорожня перевірка придатності до експлуатації)
ВП-1	(ВП-2, -2a, -2b, -2c, ВП-3, -3a, -3b, -3c,) – варіанти політики стосовно ПТІ та ПДІ
ПТІ	Періодична технічна інспекція КТЗ (періодична технічна перевірка придатності до експлуатації)

* Прим. перекладача