

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

► V ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ 2000/30/ЄС
від 6 червня 2000 року
про перевірку на дорогах технічного стану щодо придатності до експлуатування транспортних засобів
комерційного призначення, які пересуваються дорогами Співтовариства
 (ОВ L 203, 10.8.2000, С 1)

Зі змінами, внесеними:

	Офіційний вісник		
	№	сторінка	дата
► <u>M1</u> Директива Комісії ЄС 2003/26/ЄС від 3 квітня 2003 року	L 90	37	8.4.2003
► <u>M2</u> Директива Комісії ЄС 2010/47/ЄС від 5 липня 2010 року	L 173	33	8.7.2010

Із виправленнями, внесеними:

- C1 Виправлення, ОВ L 53, 28.2.2003, С 64 (2000/0030/ЄС)



▼B

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ 2000/30/ЄС
від 6 червня 2000 року

**про перевірку на дорогах технічного стану щодо придатності до експлуатування транспортних засобів
комерційного призначення, які пересуваються дорогами Співтовариства**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства та, зокрема пункт (с) та (d) частини 1 статті 71 цього Договору,

Беручи до уваги пропозицію Комісії ⁽¹⁾,

Беручи до уваги висновок Економічно-соціального комітету ⁽²⁾,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи відповідно до процедури, передбаченої у статті 251 Договору ⁽³⁾,

Оскільки:

- (1) Зростання транспортного парку поставило держави-члени перед проблемами безпеки та забруднення навколишнього природного середовища, що схожі за характером та важливістю.
- (2) В інтересах дорожньої безпеки, захисту навколишнього природного середовища та справедливої конкуренції транспортні засоби комерційного призначення можна використовувати за умови, що їх підтримують на високому рівні технічної придатності до експлуатування.
- (3) Відповідно до Директиви 96/96/ЄС від 20 грудня 1996 року про наближення законодавств держав-членів щодо перевірок з придатності до експлуатації автомобільних транспортних засобів та їхніх причепів ⁽⁴⁾ транспортні засоби комерційного призначення підлягають щорічній перевірці уповноваженими органами.

⁽¹⁾ ОВ С 190, 18.06.1998, с.10 та ОВ С 116 Е, 26.04.2000, с.7.

⁽²⁾ ОВ С 407, 28.12.1998, с.112.

⁽³⁾ Висновок Європейського Парламенту від 9 лютого 1999 року (ОВ С 150, 28.05.1999, с.27), Спільна позиція Ради від 2 грудня 1999 року та Рішення Європейського Парламенту від 14 березня 2000 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику). Рішення Ради ЄС від 13 квітня 2000 року.

⁽⁴⁾ ОВ L 46, 17.02.1997, с.1. Із змінами, внесеними Директивою Комісії 1999/52/ЄС (ОВ L 142 05.06.1999, с.26).



- (4) Статтею 4 Директиви 94/12/ЄС ⁽¹⁾ передбачено багатовекторний підхід до аспектів заходів вартість/ефективність, спрямованих на зменшення забруднення від дорожнього транспорту; оскільки Європейська програма “Авто-нафта I” передбачає такі ж підходи та дає об’єктивну оцінку всім найбільш рентабельним заходам у сфері транспортних технологій, якості палива, моніторингу та обслуговування так само, як і нетехнічним заходам, з метою зниження шкідливих викидів від дорожнього транспорту.
- (5) Беручи до уваги такий підхід, Європейський Парламент та Рада ЄС ухвалили Директиву 98/70/ЄС ⁽²⁾, яка має покращити якість палива та, з метою встановлення більш жорстких стандартів на викиди, Директиву 98/69/ЄС ⁽³⁾ для приватних легкових автомобілів і легковантажних транспортних засобів комерційного призначення та Директиву 1999/96/ЄС ⁽⁴⁾ для великовантажних транспортних засобів.
- (6) Ця Директива є частиною такого ж підходу, але з точки зору захисту навколишнього природного середовища більш ефективним видається не встановлювати більш жорсткі норми, встановлені в Директиві 96/96/ЄС для контролю придатності до експлуатації, а впровадити перевірку технічного стану на дорозі задля забезпечення застосування зазначеної Директиви протягом року.
- (7) Регламентоване щорічне випробування на придатність до експлуатування насправді не є достатнім для того, щоб гарантувати, що випробувані транспортні засоби комерційного призначення протягом року перебуватимуть у стані, придатному до експлуатування.
- (8) Ефективне впровадження цільової додаткової перевірки технічного стану на дорозі є важливим прибутковим заходом для контролю дотримання стандартів технічного обслуговування на дорозі транспортних засобів комерційного призначення.
- (9) Перевірки придатності до експлуатування на дорогах слід виконувати без дискримінації за національною належністю водія або країною реєстрації, або датою введення у сферу експлуатації транспортного засобу комерційного призначення.

⁽¹⁾Директива 94/12/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 березня 1994 року про заходи, які слід ухвалити проти забруднення повітря викидами транспортних засобів, що вносить зміни до Директиви 70/220/ЄС (ОВ L 100, 19.4.1994, С 42).

⁽²⁾Директива 98/70/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 жовтня 1998 року про якість бензину та дизельних палив, що змінює Директиву Ради 93/12/ЄС (ОВ L 350, 28.12.1998, С 58).

⁽³⁾Директива 98/69/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 жовтня 1998 року про заходи, які слід ухвалити проти забруднення повітря викидами транспортних засобів, що вносить зміни до Директиви Ради 70/220/ЄС (ОВ L 350, 28.12.1998, С 1).

⁽⁴⁾Директива 1999/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 13 грудня 1999 року про наближення законодавств держав-членів щодо заходів, які слід ухвалити проти викидів газоподібних та твердих забрудників від двигунів внутрішнього згорання із займанням від стискання, та викидів газоподібних забрудників від двигунів з примусовим запалюванням, що живляться натуральним газом чи зрідженим нафтовим газом для застосування у транспортних засобах, та, що вносить зміни до Директиви Ради 88/77/ЄС (ОВ L 44, 16.2.2000, С 1).

▼В

- (10) Спосіб відбору для перевірки повинен ґрунтуватися на цільовому підході із спрямуванням найбільших зусиль на виявлення транспортних засобів, які найбільш вірогідно недостатньо обслуговувались, і підвищенням таким чином ефективності дій уповноважених органів та мінімізуванням витрат і часу затримки водіїв і операторів.
- (11) У випадку виявлення у транспортного засобу, який перевіряють, істотних недоліків, слід передбачити можливість запропонувати компетентним органам держави-члена, де було зареєстровано транспортний засіб або де транспортний засіб було введено у сферу експлуатації, вжити відповідних заходів та поінформувати державу-члена, яка надіслала запит, про вжиті заходи.
- (12) Заходи, необхідні для імплементації цієї Директиви необхідно ухвалювати згідно з Рішенням Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, що встановлює процедури здійснення імплементаційних повноважень, наданих Комісії ⁽¹⁾.
- (13) Відповідно до принципів субсидіарності та пропорційності, як визначено в статті 5 Договору, окремій державі-члену неможливо повною мірою досягнути цілей запропонованих дій, зокрема щодо створення режиму дорожніх перевірок технічного стану транспортних засобів комерційного призначення, які пересуваються дорогами Співтовариства, таким чином, з огляду на великі масштаби застосування, цього легше досягти в межах Співтовариства; дану Директиву застосовують не більше, ніж необхідно для досягнення зазначеної мети,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

1. Щоб покращити дорожню безпеку та захист навколишнього природного середовища, метою цієї Директиви має бути забезпечення таких умов, за яких транспортні засоби комерційного призначення, які пересуваються територією Співтовариства, більшою мірою відповідали б певним технічним умовам, зазначеним у Директиві 96/96/ЄС.

2. Ця Директива встановлює певні умови для перевірок технічного стану на дорогах щодо придатності до експлуатування транспортних засобів комерційного призначення, які пересуваються територією Співтовариства.

3. Не перешкоджаючи регламентам Співтовариства, ця Директива не впливає, однак, на право держав-членів виконувати перевірки, які не охоплено цією Директивою, або перевіряти інші аспекти дорожнього транспорту, зокрема ті, що стосуються транспортних засобів комерційного призначення. З іншого боку, ніщо не заважає державі-члену, в разі перевірок, які не охоплює ця Директива, перевіряти згідно з пунктами, переліченими в Додатку I, у місцях інших, ніж дороги загального користування.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.07.1999, с.23.



Стаття 2

Для цілей цієї Директиви:

- (a) “транспортний засіб комерційного призначення” означає транспортні засоби та причепи, визначені у категоріях 1, 2 та 3 Додатка I Директиви 96/96/ЄС;
- (b) “перевірка технічного стану на дорозі” означає перевірку технічного характеру, без попередження уповноваженими органами, і тому несподівану, транспортних засобів комерційного призначення, які пересуваються територією держави-члена, яку виконують на дорогах загального користування уповноважені органи або організації під їх наглядом;
- (c) “випробування на придатність до експлуатування” означає випробування технічної придатності транспортного засобу до експлуатування, яке визначено Додатком II Директиви 96/96/ЄС.

Стаття 3

1. Кожна держава-член повинна впровадити перевірку технічного стану на дорозі, щоб досягти цілей, встановлених статтею 1 стосовно транспортних засобів комерційного призначення, які охоплює ця Директива, беручи до уваги національні домовленості, застосовані до таких транспортних засобів відповідно до Директиви 96/96/ЄС.

2. Кожну перевірку технічного стану на дорозі необхідно виконувати без дискримінації за національною приналежністю водія або державою реєстрації, або за датою введення в експлуатування транспортного засобу комерційного призначення, беручи до уваги необхідність мінімізувати вартість перевірки та час затримки водіїв та операторів.

Стаття 4

1. Перевірку технічного стану на дорогах виконують в одному, двох чи в обох з таких напрямів:

- (a) візуальна оцінка технічного стану нерухомого транспортного засобу комерційного призначення;
- (b) перевірка наявності звіту про останню перевірку технічного стану на дорозі, як зазначено в статті 5, або документації, що свідчить про технічну придатність транспортного засобу до експлуатування, зокрема у випадку, коли транспортний засіб зареєстровано або введено в експлуатацію в державі-члені, доказів, що транспортний засіб комерційного призначення пройшов встановлене законом випробування на придатність до експлуатування згідно з Директивою 96/96/ЄС;
- (c) перевірка щодо недоліків, зазначених в одній, декількох або у всіх позиціях, що передбачені для перевірки переліком пункту 10 Додатка I.

2. Перевірку гальмових систем та шкідливих викидів виконують згідно з правилами Додатка II.

3. Перед виконанням перевірки згідно з переліком пункту 10 Додатка I інспектор повинен взяти до уваги останній сертифікат придатності до експлуатування та/або останній звіт про перевірку технічного стану на дорозі, який може надати водій.

▼ В

Інспектор може також брати до уваги будь-який інший сертифікат з безпеки, що видано уповноваженим органом та надано, за необхідності, водієм.

Якщо ці сертифікати та/або звіт доводять, що перевірку однієї з позицій переліку пункту 10 Додатка I виконували протягом останніх трьох місяців, знову цю позицію не перевіряють, окрім випадків, коли це виправдано, зокрема, на підставі явних дефектів та/або недоліків.

Стаття 5

1. Звіт про перевірку технічного стану на дорозі, яку згадано в пункті (с) частини 1 статті 4, складає уповноважений орган або інспектор, що виконував перевірку. Зразок звіту наведено в Додатку I, в пункті 10 якого міститься відомість перевірки технічного стану. Уповноваженому органу або інспектору необхідно зробити позначку на відповідних полях. Звіт надають водію транспортного засобу комерційного призначення.

2. Якщо уповноважений орган або інспектор вважатиме, що недоліки технічного обслуговування транспортного засобу комерційного призначення, зокрема недоліки гальмової системи можуть спричинити таку небезпеку, зокрема стосовно гальмової системи, є доцільним провести подальший технічний огляд, транспортний засіб комерційного призначення може бути піддано більш детальному випробуванню у найближчому випробувальному центрі, визначеному державою-членом згідно із статтею 2 Директиви 96/96/ЄС.

Якщо стане зрозумілим або під час перевірки технічного стану на дорозі згідно із частиною 1 статті 4, або під час більш детальної перевірки у випробувальному центрі відповідно до першого абзацу цього пункту, що транспортний засіб комерційного призначення створює істотну небезпеку для водія та пасажирів або інших учасників дорожнього руху, експлуатування такого транспортного засобу може бути заборонено до усунення виявлених небезпечних недоліків.

Стаття 6

Кожні два роки до 31 березня держави-члени повинні повідомляти Комісію про дані, зібрані впродовж попередніх двох років, стосовно кількості перевірених транспортних засобів комерційного призначення, класифікованих за категоріями згідно з пунктом 6 Додатка I та за країною реєстрації, та про перевірені позиції і виявлені недоліки згідно з пунктом 10 Додатка I.

Перші передані дані повинні охоплювати два роки, починаючи з 1 січня 2003 року.

Комісія передає цю інформацію до Європейського Парламенту.

Стаття 7

1. Держави-члени повинні надавати підтримку одна одній у застосуванні цієї Директиви. Зокрема вони інформують одна одну про організацію(-ї), відповідальну(-і) за виконання перевірок, та про імена контактних осіб.

▼ В

2. Про істотні недоліки, виявлені у транспортного засобу комерційного призначення, власником якого є нерезидент, зокрема про ті, що призвели до заборони експлуатування транспортного засобу, слід повідомити компетентним уповноваженим органам влади держави-члена, де транспортний засіб було зареєстровано або введено в експлуатування, за допомогою звіту згідно із Додатком I, що не перешкоджає судовому переслідуванню відповідно до чинного законодавства держави-члена, де було зафіксовано недолік.

Не перешкоджаючи положенням статті 5, компетентні уповноважені органи держави-члена, де у транспортного засобу комерційного призначення, власником якого є нерезидент, було виявлено істотний недолік, можуть запропонувати уповноваженим компетентним органам влади держави-члена, де транспортний засіб було зареєстровано або введено у сферу експлуатації, вжити відповідних заходів до порушника, наприклад, піддати транспортний засіб подальшій перевірці на придатність до експлуатування.

Компетентні уповноважені органи влади, до яких надійшла така пропозиція, повинні повідомити уповноваженим органам влади держави-члена, де було виявлено недолік, про всі заходи, що вжито до порушника.

Стаття 8

Будь-які зміни, необхідні, щоб адаптувати Додаток I або технічні стандарти, зазначені в Додатку II до технічного прогресу, ухвалюють згідно з процедурами частини 2 статті 9.

Такі зміни, однак, не повинні розширювати сферу застосування цієї Директиви.

Стаття 9

1. Комісії допомагає Комітет з адаптації до технічного прогресу, що утворений відповідно до статті 8 Директиви 96/96/ЄС, надалі – «Комітет».

2. У разі посилання на цю частину, застосовуються статті 5 та 7 Рішення 1999/468/ЄС з урахуванням положень статті 8 цієї Директиви.

Період, зазначений в частині 6 статті 5 Рішення 1999/468/ЄС, встановлюється як такий, що дорівнює трьом місяцям.

3. Комітет ухвалює свої правила процедури.

Стаття 10

Держави-члени встановлюють режим санкцій, які застосовуватимуть, якщо водії чи оператори не дотримуватимуться технічних вимог, відповідність яким контролюють згідно з цією Директивою.

Вони вживають всі необхідні заходи, щоб забезпечити виконання таких покарань. Покарання повинні бути ефективними, пропорційними та переконливими.



Стаття 11

Протягом року з моменту отримання від держав-членів інформації відповідно до статті 6 Комісія подає на розгляд Ради звіт про застосування Директиви разом з підсумком досягнутих результатів.

Перший звіт повинен охоплювати два роки, починаючи з 1 січня 2003 року.

Стаття 12

1. Держави-члени ухвалюють необхідні закони, підзаконні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви ► **С1** до 10 серпня 2002 року. ◀ Вони негайно повідомляють про це Комісію.
2. Якщо держави-члени ухвалюють такі положення, вони роблять посилання на цю Директиву або супроводжують таким посиланням їхнє офіційне опублікування. Методи розробки такого посилання встановлюють держави-члени.
3. Держави-члени надають Комісії тексти всіх положень національного законодавства, ухвалених у сфері застосування цієї Директиви.

Стаття 13

Ця Директива набирає чинності в день опублікування її в *Офіційному віснику Європейських Співтовариств*.

Стаття 14

Цю Директиву адресовано державам-членам.

▼ M2

ДОДАТОК I

(лицьовий бік)

ЗРАЗОК ЗВІТУ ПРО ПЕРЕВІРКУ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ НА ДОРОЗІ З ВІДОМІСТЮ ПЕРЕВІРКИ
ТЕХНІЧНОГО СТАНУ

1. Місце контролю.....
2. Дата.....
3. Час.....
4. Знак національної приналежності
та реєстраційний номер транспортного засобу.....
5. Ідентифікаційний номер/VIN транспортного засобу.....
6. Категорія транспортного засобу
- (a) N2^(a) (від 3,5 до 12 т) (e) M2^(a) (> 9 сидінь^(b) до 5 т)
- (b) N3^(a) (більше 12 т) (f) M3^(a) (> 9 сидінь^(b) більше 5 т)
- (c) O3^(a) (від 3,5 до 10 т) (g) Інша категорія транспортного засобу (частина 3 статті 1)
- (d) O4^(a) (більше 10 т)
7. Підприємство, що здійснює перевезення
- (a) Назва та адреса
-
- (b) Номер дозволу Співтовариства^(c) (Регламент (ЄС) № 1072/2009).....
8. Громадянство (водія)
9. Прізвище водія
10. Відомість результатів перевірки

	Переві- рено ^(d)	Не переві- рено	Не відпові- дає вимо- гам ^(e)
(0) ідентифікація ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) гальмова система та її складники	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) система керування ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) оглядовість ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) зовнішні світлові прилади та електрообладнання ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) осі, колеса, шини, підвіска ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) шасі та його з'єднани	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) інше обладнання, включаючи тахограф ^(f) та пристрій обмеження швидкості	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) джерела шкідливого впливу, включаючи шкідливі викиди і підтікання пального та/або оливи	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Результат перевірки:

Заборонити експлуатування транспортного засобу, що має істотні недоліки

12. Різні/примітки:

13. Уповноважений орган/агент або інспектор, що виконав перевірку

Підпис:

Уповноваженого органа/агента
або інспектора

Водія

.....

.....

Примітки:

^(a) Категорія транспортного засобу згідно з додатком II до Директиви 2007/46/ЄС (ОВ L 263, 9.10.2007, С 1).

^(b) Кількість сидінь, включаючи сидіння водія (пункт S.1 сертифіката про реєстрацію).

^(c) У разі наявності.

^(d) «Перевірений» означає, що перевірена принаймні одна або більше позицій для перевірки, наявних у переліку щодо даної групи Додатка II до Директиви 2009/40/ЄС, до якої було внесено зміни Директивою 2010/48/ЄС

^(e) Дефекти зазначено на звороті

^(f) Методи перевірки та настанови для оцінювання дефектів згідно з Додатком II Директиви 2009/40/ЄС, до якої було внесено зміни Директивою 2010/48/ЄС.

▼ M2

(зворотній бік)

0.	ІДЕНТИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ	1.4.	Функціонування та ефективність стоянкового гальма	4.4.3.	Відповідність вимогам	6.1.4.	Бампери, боковий захист і задні захисні пристрої
0.1.	Таблички реєстраційного номера	1.4.1.	Функціонування	4.4.4.	Частота миготіння	6.1.5.	Кронштейн запасного колеса
0.2.	Номер транспортного засобу ідентифікаційний/шасі/серійний	1.4.2.	Ефективність	4.5.	Передні та задні протитуманні ліхтарі	6.1.6.	Механізми з'єднання та буксирне обладнання
1.	ГАЛЬМОВА СИСТЕМА ТА ПІ СКЛАДНИКИ	1.5.	Функціонування уповільнювача гальмової системи	4.5.1.	Стан та функціонування	6.1.7.	Силова передача
1.1.	Механічний стан та функціонування	1.6.	Антиблокувальна гальмова система	4.5.2.	Співвісність	6.1.8.	Підвіска двигуна
1.1.1.	Обмежувач ходу педалі робочого гальма	2.	СИСТЕМА КЕРМУВАННЯ	4.5.3.	Перемикання	6.1.9.	Функціонування двигуна
1.1.2.	Стан педалі та хід пристрою управління гальмом	2.1.	Механічний стан	4.5.4.	Відповідність вимогам	6.2.	Кабіна та кузов
1.1.3.	Вакуумний насос або компресор та резервуари	2.1.1.	Стан кермового механізму	4.6.	Ліхтарі заднього ходу	6.2.1.	Стан
1.1.4.	Індикатор або пристрій попередження падіння тиску	2.1.2.	З'єднання корпусу кермового механізму	4.6.1.	Стан та функціонування	6.2.2.	Підвіски
1.1.5.	Клапан органу управління ручного гальма	2.1.3.	Стан з'єднан системи кермування	4.6.2.	Перемикання	6.2.3.	Двері та дверні замки
1.1.6.	Стоянкове гальмо, рукоятка управління, храповий механізм стоянкового гальма	2.1.4.	Функціонування з'єднан системи кермування	4.6.3.	Відповідність вимогам	6.2.4.	Підлога
1.1.7.	Гальмові клапани (ніжні клапани, розвантажувальні, регулятори)	2.1.5.	Система кермування з підсилювачем	4.7.	Ліхтар(-и) освітлення заднього номерного знаку	6.2.5.	Сидіння водія
1.1.8.	З'єднання з гальмовими системами причепа (електричні та пневматичні)	2.2.	Кермо та кермова колонка	4.7.1.	Стан та функціонування	6.2.6.	Інші сидіння
1.1.9.	Ресивер енергії	2.2.1.	Стан керма	4.7.2.	Відповідність вимогам	6.2.7.	Органи управління
1.1.10.	Підсилювачі гальмової системи, головний циліндр (гідралічної системи)	2.2.2.	Кермова колонка	4.8.	Світлодіодівачі, позначки видимості та задні маркувальні таблички	6.2.8.	Сходи до кабіни
1.1.11.	Жорсткі трубопроводи гальмової системи	2.3.	Люфт керма	4.8.1.	Стан	6.2.9.	Інші зовнішні та внутрішні пристрої обладнання
1.1.12.	Гнучкі шланги гальмової системи	2.4.	Регулювання керма	4.8.2.	Відповідність вимогам	6.2.10.	Бризковики (крила), пристрої подавлення бризок
1.1.13.	Гальмові накладки	2.5.	Повертальний круг керованої осі причепа	4.9.	Сигнали, обов'язкові для освітлювального обладнання	7.	ІНШЕ ОБЛАДНАННЯ
1.1.14.	Гальмові барабани, диски	3.	ОГЛЯДОВІСТЬ	4.9.1.	Стан та функціонування	7.1.	Ремені безпеки та їх фіксатори
1.1.15.	Гальмові троси, тяги, рукоятки, з'єднання	3.1.	Поле обзору	4.9.2.	Відповідність вимогам	7.1.1.	Безпечність закріплення
1.1.16.	Підсилювачі гальмових механізмів (зокрема, пружинні гальма або колісні гідралічні циліндри)	3.2.	Стан скла	4.10.	Електричні з'єднання між тягачем і причепом або напівпричепом	7.1.2.	Стан
1.1.17.	Регулятор гальмових сил	3.3.	Дзеркала заднього виду	4.11.	Електрична мережа	7.1.3.	Безпечність обмежувача навантаження
1.1.18.	Механізми автоматичного регулювання та індикатори зносу	3.4.	Склоочисники вітрового скла	4.12.	Необов'язкові ліхтарі та світлодіодівачі	7.1.4.	Безпечність попереднього натягу ремня
1.1.19.	Система уповільнення (якщо встановлена або обов'язкова)	3.5.	Склоомивачі вітрового скла	4.13.	Акумуляторна батарея	7.1.5.	Подушка(-и) безпеки
1.1.20.	Автоматичне управління гальмовою системою причепа	3.6.	Система проти запітніння скла	5.	ОСІ, КОЛЕСА, ШИНИ ТА ПІДВІСКА	7.1.6.	Системи пасивної безпеки
1.1.21.	Гальмова система в цілому	4.	ФАРИ, СВІТЛОВІДІВЧА І, ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ	5.1.	Осі	7.2.	Вогнегасник
1.1.22.	Клапани контрольного виводу	4.1.	Фари	5.1.1.	Осі	7.3.	Замки та пристрій проти викрадення
1.2.	Функціонування та ефективність робочої гальмової системи	4.1.1.	Стан та функціонування	5.1.2.	Цапфа колеса	7.4.	Попереджувальний трикутник
1.2.1.	Функціонування	4.1.2.	Регулювання	5.1.3.	Підшипники колеса	7.5.	Аптечка першої допомоги
1.2.2.	Ефективність	4.1.3.	Перемикання	5.2.	Колеса та шини	7.6.	Противідкатні упори
1.3.	Функціонування та ефективність аварійного гальма	4.1.4.	Відповідність вимогам	5.2.1.	Маточина ходового колеса	7.7.	Звуковий сигнал
1.3.1.	Функціонування	4.1.5.	Коректор кута нахилу	5.2.2.	Колеса	7.8.	Спідометр
1.3.2.	Ефективність	4.1.6.	Пристрій очищення фар	5.2.3.	Шини	7.9.	Тахограф
		4.2.	Передні, бокові, задні, контурні ліхтарі	5.3.	Система підвіски	7.10.	Пристрій обмеження швидкості
		4.2.1.	Стан та функціонування	5.3.1.	Пружини та стабілізатори	7.11.	Одометр
		4.2.2.	Перемикання	5.3.2.	Амортизатори	7.12.	Електронний контроль курсової стійкості (ESC)
		4.2.3.	Відповідність вимогам	5.3.3.	Торсіон, штовхальна штанга, поперечний важіль та важіль підвіски	8.	ШУМ
		4.3.	Стоп-сигнали	5.3.4.	З'єднання підвіски	8.1.	Система зниження шуму
		4.3.1.	Стан та функціонування	5.3.5.	Пневматична підвіска	8.2.	Шкідливі викиди
		4.3.2.	Перемикання	6.	ШАСІ ТА ЗАКРІПЛЕННЯ ШАСІ	8.2.1.	Викиди бензинового двигуна
		4.3.3.	Відповідність вимогам	6.1.	Шасі або рама та закріплення	8.2.1.1.	Обладнання, що контролює шкідливі викиди
		4.4.	Показачики поворотів та аварійна сигналізація	6.1.1.	Загальний стан	8.2.1.2.	Газоподібні шкідливі викиди
		4.4.1.	Стан та функціонування	6.1.2.	Випускні трубопроводи та глушники	8.2.2.	Викиди дизельного двигуна
		4.4.2.	Перемикання	6.1.3.	Паливний бак та трубопроводи (включаючи паливний бак та трубопроводи підігрівача)	8.2.2.1.	Обладнання, що контролює шкідливі викиди
						8.2.2.2.	Димність
						8.3.	Засоби заглушення електромагнітних завад
						8.4.	Інші пункти, пов'язані із захистом довкілля
						8.5.	Видимий дим
						8.6.	Витоки рідини

▼ **M2***ДОДАТОК II***Зміст**

1. ВСТУП
2. ВИМОГИ ДЛЯ ПЕРЕВІРКИ
 1. Гальмове обладнання
 8. Шум

1. ВСТУП

Цей Додаток встановлює правила для перевіряння та/або контролювання гальмових систем та рівня шкідливих викидів під час перевірки технічного стану в дорожніх умовах. Під час такої перевірки застосування обладнання не є обов'язковим. Проте воно підвищує якість перевірок і рекомендоване до застосування в разі можливості.

Складники, які можна перевірити лише із застосуванням обладнання, мають позначку **(E)**.

Якщо метод перевірки подано як «візуальний», це означає, що, крім уважного огляду складників, інспектор повинен, якщо можливо, оцінити їх на дотик, оцінити шумність дії або застосувати будь-які інші відповідні методи перевірки без застосування обладнання.

2. ВИМОГИ ДО ПЕРЕВІРКИ

Перевіряння технічного стану на дорозі повинне охоплювати складники та застосовувати методи, перелічені у таблиці нижче. У колонці «Недоліки» наведено приклади дефектів, які можна виявити.

Складник	Метод	Недоліки
1. Гальмове обладнання		
1.1. Механічний стан та функціонування		
1.1.1. Обмежувач ходу педалі гальма	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи. Примітка: транспортний засіб, що має гальмові системи з підсилювачами, перевіряють із вимкненим двигуном.	(a) Надмірно тугий хід. (b) Надмірний знос або люфт.
1.1.2. Стан педалі та хід пристрою управління гальмами	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи. Примітка: транспортний засіб, що має гальмові системи з підсилювачами, перевіряють із вимкненим двигуном.	(a) Надмірний або недостатній вільний хід. (b) Орган управління гальмами не повертається у початкове положення. (c) Протиковзне покриття на педалі гальма відсутнє, нещільно прикріплене або повністю зношене.
1.1.3. Вакуумний насос або компресор і ресивери	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.	(a) Недостатній/надмірний тиск у системі для принаймні двох загальмовувань після подачі попереджувального сигналу (або аварійних показів приладу) (b) Час, потрібний на досягнення безпечних робочих значень тиску/розрідження повітря, не відповідає вимогам (c) Захисний клапан багатоконтурної системи або клапан регулювання

Складник	Метод	Недоліки
		<p>тиску не функціє.</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 функціюванню гальмової системи.</p>
1.1.4. Пристрій попередження падіння тиску або індикатор	Перевірка на функціювання	Пристрій або індикатор невідповідно функціє або має дефекти
1.1.5. Кран управління з ручним урухомником	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<p>(a) Орган управління зламаний, пошкоджений або надмірно зношений.</p> <p>(b) Орган управління ненадійно закріплено на крані або кран ненадійно закріплено.</p> <p>(c) Незатягнуті з'єднання або підтікання в системі.</p> <p>(d) Незадовільне функціювання.</p>
1.1.6. Стоянкова гальмова система, рукоятка управління, храповий механізм	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи	<p>(a) Храповик закріплено невідповідно</p> <p>(b) Надмірний знос рукоятки або храпового механізму</p> <p>(c) Урухомник відсутній, пошкоджений або не функціє</p> <p>(d) Невідповідне функціювання, індикатор попередження інформує про відмову</p>
1.1.7. Гальмові клапани (зворотні клапани, розвантажувальні, регулятори тощо)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<p>(a) Клапан пошкоджено або надмірний витік повітря.</p> <p>(b) Надмірна втрата оливи з компресора.</p> <p>(c) Клапан небезпечно або невідповідно змонтований.</p> <p>(d) Втрата або витік гальмової рідини.</p>
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.	<p>(a) Кран або самозапірний вентиль має дефект.</p> <p>(b) Кран або вентиль небезпечно або невідповідно змонтовано.</p> <p>(c) Надмірні витоки.</p> <p>(d) Не з'єднуються або з'єднуються невідповідно.</p> <p>(e) Невідповідне функціювання.</p>
1.1.9. Ресивер енергії	Візуальна перевірка.	<p>(a) Ресивер пошкоджений, кородований або протікає</p> <p>(b) Очищувальний пристрій не функціє</p> <p>(c) Ресивер небезпечно або невідповідно змонтовано</p>

Складник	Метод	Недоліки
1.1.10. Підсилювачі гальмової системи, головний циліндр (гідравлічної системи)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<ul style="list-style-type: none"> (a) Підсилювач має дефект або не функціює. (b) Головний циліндр пошкоджено або протікає. (c) Головний циліндр небезпечно пошкоджено. (d) Недостатній рівень гальмової рідини. (e) Кришка бачка головного циліндра відсутня. (f) Сигналізатор попередження про рівень гальмової рідини горить або має дефект. (g) Невідповідне функціонування сигналізатора попередження про рівень гальмової рідини.
1.1.11. Жорсткі трубопроводи гальмової системи	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<ul style="list-style-type: none"> (a) Значний ризик розриву або тріщини. (b) Трубопроводи або з'єднання протікають. (c) Трубопроводи пошкоджено або надмірно кородовані. (d) Трубопроводи невідповідно розташовано.
1.1.12. Гнучкі шланги гальмової системи	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<ul style="list-style-type: none"> (a) Значний ризик розриву або тріщини. (b) Шланги пошкоджені, зношені, сплутані або закороткі. (c) Шланги або з'єднання протікають. (d) Шланги роздуває під тиском. (e) Шланги поруваті.
1.1.13. Гальмові накладки	Візуальна перевірка.	<ul style="list-style-type: none"> (a) Накладки надмірно зношені. (b) Накладки забруднені (олива, мастило тощо). (c) Накладки відсутні.
1.1.14. Гальмові барабани, диски	Візуальна перевірка.	<ul style="list-style-type: none"> (a) Барабан або диск надмірно зношені, кородовані або шерехуваті чи з тріщинами у небезпечному технічному стані чи розколоті. (b) Барабан або диск забруднені (олива, мастило тощо). (c) Барабан або диск відсутні. (d) Гальмова опорна плита у небезпечному технічному стані.
1.1.15. Гальмові троси, тяги, важелі, з'єднання	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<ul style="list-style-type: none"> (a) Трос пошкоджений або зав'язаний вузлом. (b) Складник надмірно зношений або кородований. (c) Трос, тяга або з'єднання у небезпечному технічному стані. (d) Напрямна троса має дефект.

Складник	Метод	Недоліки
		<p>(e) Обмеження вільного руху складників системи гальмування.</p> <p>(f) Невідповідний рух важелів/з'єднин, що вказує на невідповідне налаштування або надмірний знос.</p>
1.1.16. Підсилувачі гальмових механізмів (зокрема, пружинні гальма або колісні гідравлічні циліндри)	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<p>(a) Урухомник зламано або пошкоджено.</p> <p>(b) Урухомник протікає.</p> <p>(c) Урухомник небезпечно або невідповідно змонтовано.</p> <p>(d) Урухомник надмірно кородований</p> <p>(e) Недостатній або надмірний хід робочого поршня або діафрагмового механізму.</p> <p>(f) Пиловик відсутній або надмірно пошкоджений.</p>
1.1.17. Регулятор гальмових сил	Візуальна перевірка складників задіяної гальмової системи.	<p>(a) З'єднини мають дефекти.</p> <p>(b) З'єднини невідповідно налаштовано.</p> <p>(c) Регулятор заклинив або не функціює.</p> <p>(d) Регулятор відсутній.</p> <p>(e) Відсутня табличка з даними щодо регулювання.</p> <p>(f) Дані щодо регулювання нерозбірливі або не відповідають вимогам (*).</p>
1.1.18. Механізми автоматичного регулювання та індикатори зазору	Візуальна перевірка.	<p>(a) Механізм пошкоджено, заклинило або має невідповідний хід, надмірний знос чи невідповідне налаштування.</p> <p>(b) Механізм має дефект.</p> <p>(c) Невідповідно встановлено або переміщено.</p>
1.1.19. Система уповільнення (якщо встановлена або обов'язкова)	Візуальна перевірка.	<p>(a) Ненадійні з'єднини або закріплення.</p> <p>(b) Система має явний дефект або відсутня.</p>
1.1.20. Автоматичне управління гальмовою системою причепа	Роз'єднання приводу гальмового механізму між тягачем та причепом.	Гальмо причепа не вмикається автоматично при роз'єднанні приводу.
1.1.21. Гальмова система в цілому	Візуальна перевірка.	<p>(a) Інші складники системи (наприклад, система проти замерзання, осушувач повітря тощо) небезпечно пошкоджено або надмірно кородовано так, що це негативно впливає на гальмову систему.</p> <p>(b) Надмірні витоки повітря або антифриза.</p> <p>(c) Будь-який складник ненадійно або невідповідно змонтовано.</p> <p>(d) Невідповідний ремонт або зміна конструкції будь-якого складника.</p>

Складник	Метод	Недоліки
1.1.22. Клапани контрольного виводу (якщо встановлені або обов'язкові)	Візуальна перевірка.	(a) Відсутні. (b) Пошкоджені, незастосовні або мають підтікання.
1.2. Функціонування та ефективність робочої гальмової системи		
1.2.1. Функціонування (E)	Випробування на гальмовому стенді для досягнення максимального зусилля.	(a) Невідповідне гальмове зусилля на одному або кількох колесах. (b) Гальмове зусилля на будь-якому з коліс менше ніж 70 % від максимального гальмового зусилля, зафіксованого для іншого колеса на тій самій осі. (c) Відсутня поступова зміна гальмового зусилля (рух ривками). (d) Невідповідна затримка у функціонуванні гальма на будь-якому колесі. (e) Надмірні коливання значень гальмових сил під час кожного повного оберта колеса.
1.2.2. Ефективність (E)	Випробування на гальмовому стенді з наявним вантажем.	(a) Не дає принаймні мінімального числа з таких значень: (b) Категорії M1, M2 та M3 – 50 % ⁽¹⁾ (c) Категорія N1 – 45 % (d) Категорії N2 та N3 – 43 % ⁽²⁾ (e) Категорії O2, O3 та O4 – 40 % ⁽³⁾
1.3. Функціонування системи аварійного гальма та її ефективність (якщо це окрема система)		
1.3.1. Функціонування (E)	Якщо система аварійного гальма відокремлена від робочої гальмової системи, застосовують метод, визначений в пункті 1.2.1.	(a) Невідповідне гальмове зусилля на одному або кількох колесах. (b) Гальмове зусилля на будь-якому колесі менше 70 % максимального зусилля, зафіксованого для іншого колеса на тій самій осі. (c) Відсутня поступова зміна гальмового зусилля (рух ривками).
1.3.2. Ефективність (E)	Якщо система аварійного гальма відокремлена від робочої гальмової системи, застосовують метод, визначений в пункті 1.2.2.	Гальмове зусилля менше 50 % функціонування робочої гальмової системи, як визначено у пункті 1.2.2. для максимально допустимої маси або сумарної допустимої навантаги на осі для напівпричепів.
1.4. Функціонування та ефективність стоянкової гальмової системи		
1.4.1. Функціонування (E)	Випробування на гальмовому стенді	На одному або кількох колесах відсутні гальмові механізми
1.4.2. Ефективність (E)	Випробування на гальмовому стенді з наявним вантажем.	Для транспортних засобів усіх категорій коефіцієнт гальмування менше 16% для максимально допустимої маси, або менше 12% для легкових транспортних засобів у разі максимально допустимої повної маси транспортних засобів, залежно від того, який коефіцієнт вище.

Складник	Метод	Недоліки
1.5. Система уповільнення	Візуальна перевірка та, якщо можливо, перевірка функцій системи.	(a) Відсутня поступова зміна гальмової ефективності (не застосовують до системи уповільнення у випускній системі двигуна). (b) Система не функціонує.
1.6. Антиблокувальна гальмова система	Візуальна перевірка сигнального пристрою.	(a) Сигнальний пристрій не функціонує. (b) Сигнальний пристрій показує, що система не функціонує.

8. ШКІДЛИВИЙ ВПЛИВ

8.2. Газоподібні викиди

8.2.1. Викиди двигунів, що живляться бензином

8.2.1.1. Обладнання, що контролює шкідливі викиди	Зовнішній огляд.	Обладнання, що контролює викиди, вбудоване виробником, відсутнє або має явні дефекти.
8.2.1.2. Газоподібні викиди (Е)	<p>Вимірювання із застосуванням аналізатора газоподібних викидів відповідно до вимог ^(a). Як альтернатива – для транспортних засобів, обладнаних відповідними бортовими діагностичними системами, відповідне функціонування випускної системи можна перевірити зчитуванням даних пристроєм OBD, а відповідне функціонування системи OBD – вимірюванням на місці викидів в режимі неробочого ходу відповідно до рекомендацій виробника щодо умов експлуатації та інших вимог ^(a) з урахуванням відповідних поправок.</p> <p>Як альтернатива – вимірювання із застосуванням телеметричного обладнання, підтвержене стандартними методами вимірювання.</p>	<p>(a) або газоподібні викиди перевищують рівень, встановлений виробником;</p> <p>(b) або, якщо ця інформація не доступна, викиди CO перевищують,</p> <ol style="list-style-type: none"> для транспортних засобів, не обладнаних сучасною системою контролю за викидами <ul style="list-style-type: none"> - 4,5 %, або - 3,5 % відповідно до дати першої реєстрації або застосування, визначеного вимогами ^(a) для транспортних засобів, обладнаних поліпшеною системою контролю за викидами, <ul style="list-style-type: none"> - у режимі неробочого ходу: 0,5 %, - на максимальній частоті обертання неробочого ходу: 0,3 %, <p>Або</p> <ul style="list-style-type: none"> - у режимі неробочого ходу: 0,3 % ⁽⁵⁾, - на максимальній частоті обертання неробочого ходу: 0,4 %, <p>відповідно до дати першої реєстрації або застосування, визначеного вимогами ^(a).</p>

Складник	Метод	Недоліки
		<p>(c) Лямбда поза межами діапазону $1 \pm 0,03$ або не відповідає специфікаціям виробника.</p> <p>(d) OBD надає позначку істотної несправності.</p> <p>(e) Вимірювання телеметричним обладнанням показує значну невідповідність.</p>
8.2.2. Викиди дизельних двигунів		
8.2.2.1. Обладнання, що контролює шкідливі викиди	Візуальна перевірка	<p>(a) Обладнання, що контролює шкідливі викиди, вбудоване виробником, відсутнє або має явні дефекти.</p> <p>(b) Витоки, що можуть значно вплинути на вимірювання викидів.</p>
8.2.2.2. Димність (E)	<p>(a) Димність газоподібних викидів вимірюють під час вільного прискорення (без вантажу від мінімальної частоти неробочого ходу до максимальної частоти обертання) на нейтральній передачі з увімкненим зчепленням.</p> <p>(b) Підготовка транспортного засобу: 1. Транспортний засіб випробовують без попередньої підготовки, але для забезпечення випробування перевіряють, чи двигун прогріто і чи він у задовільному технічному стані. 2. Вимоги до підготовки: (i) Двигун повинен бути повністю прогрітий, наприклад, температура моторної оливи, виміряна в патрубку щупа для визначення рівня оливи, повинна становити принаймні 80°C, або відповідати нормальній робочій температурі, якщо вона нижча; або температура блоку циліндрів, визначена за рівнем інфрачервоного випромінювання, повинна бути еквівалентною зазначеній температурі. Якщо, через особливості конструкції транспортного засобу, виміряти це неможливо, значення нормальної робочої температури блоку встановлюють іншими методами, наприклад, за характеристиками роботи вентилятора системи охолодження двигуна.</p>	<p>(a) Для транспортних засобів, зареєстрованих або вперше введених у сферу експлуатації після дати, визначеної у вимогах ⁽⁸⁾, коефіцієнт поглинання перевищує величину, наведену виробником на відповідній таблиці на транспортному засобі;</p> <p>(b) якщо ця інформація недоступна або вимоги ⁽⁸⁾ не дозволяють застосування визначених значень, - для двигунів без турбонаддуву: $2,5 \text{ м}^{-1}$; - для двигунів з турбонаддувом: $3,0 \text{ м}^{-1}$;</p> <p>або, для транспортних засобів, ідентифікованих у вимогах ⁽⁸⁾ або вперше зареєстрованих чи введених у сферу експлуатації після дати, визначеної у вимогах ⁽⁸⁾, - $1,5 \text{ м}^{-1}$ ⁽⁶⁾.</p> <p>(c) Вимірювання телеметричним обладнанням показує значну невідповідність.</p>

Складник	Метод	Недоліки
	<p>(ii) Випускну систему очищають, принаймні, трьома циклами вільного прискорення або рівноцінними методами.</p> <p>(c)Процедура перевірки:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Як двигун без турбонаддуву, так і той, що обладнаний турбонаддувом, повинні бути в режимі неробочого ходу перед кожним циклом вільного прискорення. Для високопотужних дизелів це означає режим витримки впродовж принаймні 10 секунд після відпускання важеля управління паливоподачею. 2. Щоб розпочати кожен цикл вільного прискорення, важіль управління паливоподачею необхідно натискати повністю, швидко і неперервно (швидше ніж за 1 секунду), але не різко, щоб отримати максимальну подачу від паливного насосу. 3. Протягом кожного циклу вільного прискорення, двигун повинен досягти максимальної частоти обертання або, для транспортного засобу з автоматичною коробкою передач, частоти обертання, визначеної виробником, або, якщо такі дані недоступні, – двох третин від максимальної частоти обертання, перед відпусканням важеля управління паливоподачею. Це перевіряють, наприклад, відстежуючи частоту обертання двигуна або допускаючи достатній проміжок часу від початку натискання до відпускання важеля управління паливоподачею, що для транспортних засобів категорій M2, M3, N2 або N3 становить принаймні дві секунди. 4. Транспортні засоби вважають такими, що не витримали перевірки, тільки якщо середнє арифметичне вимірів принаймні за останніми трьома циклами вільного прискорення перевищує допустиме граничне значення. Це можливо визначити, відкидаючи будь-які значення вимірювань, які значно відрізняються від середнього значення вимірювань, або як результат будь-якого іншого статистичного обчислення, яке враховує розсіювання значень вимірювань. Держави-члени можуть обмежувати максимальну кількість випробувальних циклів. 	

Складник	Метод	Недоліки
	<p>5. Щоб уникнути зайвих перевірянь, держави-члени можуть вважати такими, що не витримали перевірки, транспортні засоби, в яких виміряні значення істотно перевищують граничні значення після менш ніж трьох циклів вільного прискорення або після циклів очищення. Так само, щоб уникнути зайвих перевірянь, держави-члени можуть вважати такими, що витримали перевірку, транспортні засоби, для яких виміряні значення значно нижчі граничних значень, отриманих після менш ніж трьох циклів вільного прискорення або після циклів очищення з урахуванням відповідних допусків.</p> <p>Як альтернатива – вимірювання із застосуванням телеметричного обладнання, підтвержене стандартними методами перевірки.</p>	

⁽¹⁾ 48 % для транспортних засобів, які не обладнано ABS, або які мають затвердження типу до 1 жовтня 1991 року.

⁽²⁾ 45 % для транспортних засобів, зареєстрованих після 1988 року, або з дати, визначеної вимогами ^(a), залежно від того, яка пізніше.

⁽³⁾ 43 % для напівпричепів та причепів із зчіпним брусом, зареєстрованих після 1998 року або з дати, визначеної вимогами ^(a), залежно від того, яка пізніше.

⁽⁴⁾ 2,2 м/с² для транспортних засобів категорій N1, N2 і N3.

⁽⁵⁾ Із затвердженням типу відповідно до граничних значень рядка А або В секції 5.3.1.4. Додатка І Директиви 70/220/ЄЕС, до якої були внесені зміни Директивою 98/69/ЄС або пізніше, чи вперше зареєстровані або допущені до експлуатування після 1 липня 2002 року.

⁽⁶⁾ Із затвердженням типу відповідно до граничних значень рядка В секції 5.3.1.4. Додатка І Директиви 70/220/ЄЕС, до якої були внесені зміни Директивою 98/69/ЄС або пізніше; рядки В1, В2 або С секції 6.2.1 Додатка І Директиви 88/77/ЄЕС, до якої були внесені зміни Директивою 1999/96/ЄС або пізніше, чи вперше зареєстровані або допущені до експлуатування після 1 липня 2008 року.

ПРИМІТКИ:

^(a) «Вимоги» - вимоги, встановлені положеннями щодо затвердження типу на дату першої реєстрації або першого допуску до експлуатування, а також вимоги, встановлені зобов'язаннями щодо переобладнання або вимоги, встановлені національним законодавством держави реєстрації.